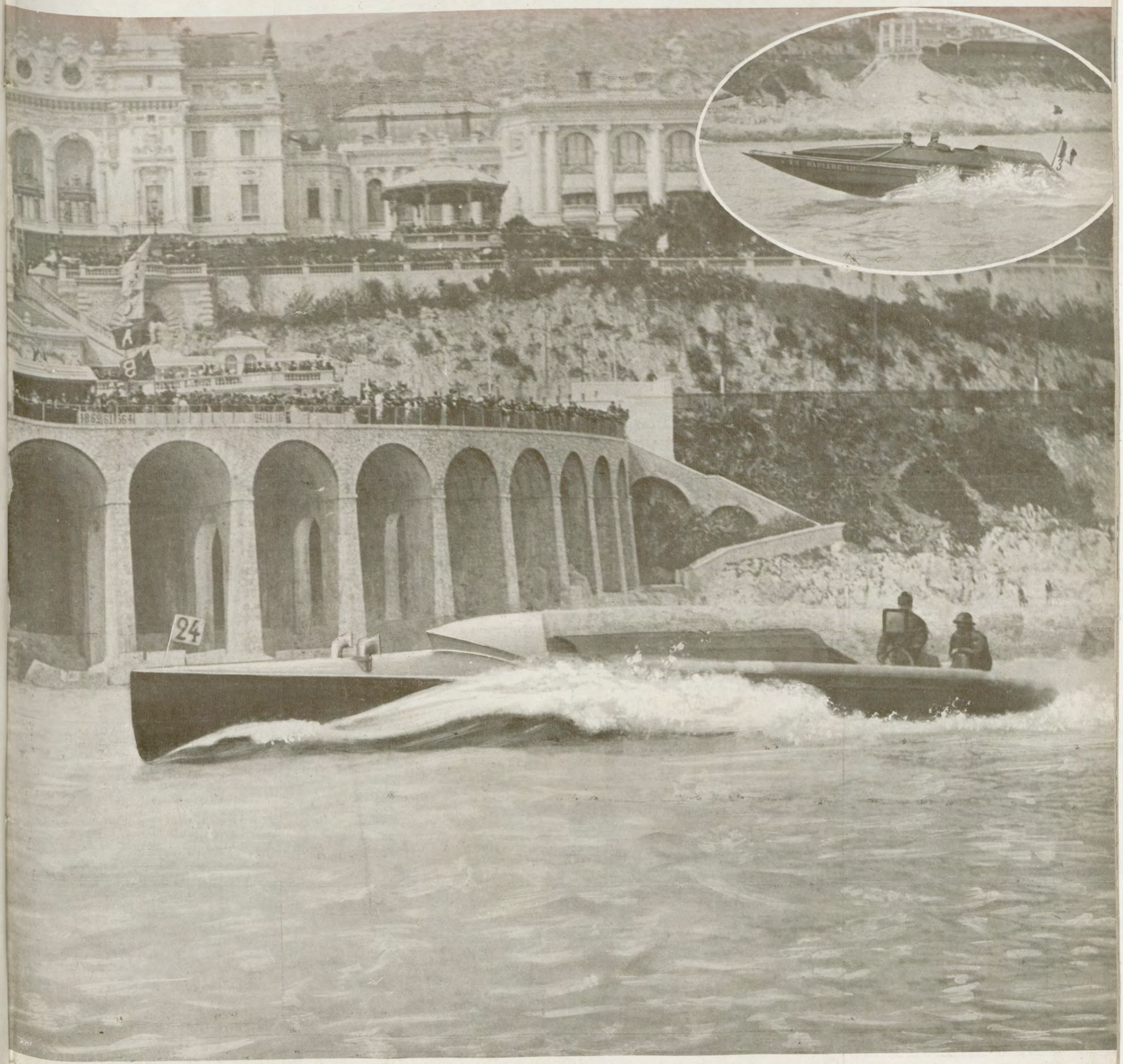
11e Année ø N° 500 — 50 Centimes — 18 Avril 1908 ø Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR



Les Triomphateurs du Meeting de Monaco

Le *Panhard-Levassor*, barré par le comte R. de Vogüé, gagnant du Championnat de la Mer et de la Coupe de S. A. S. le prince de Monaco. En haut, la *Rapière III*, gagnante des racers de 1re série.

Moteur Panhard-Levassor, coque Tellier Fils et Gérard.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ La Vie au Grand Air Éditions d'Art
90, Av. des Ch.-Elysées et 9, Av. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 francs
Etranger .. .. 28 francs
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

ALCYON
LA REINE DES MARQUES
Pour Voiturettes
Motocyclettes
Bicyclettes
4 et 6, boulevard Bourdon
NEUILLY-SUR-SEINE

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun, Paris.

50 Ans de Succès LINIMENT GÉNEAU
Plus de FEU — Plus de TARES

Seul TOPIQUE remplaçant le FEU sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des Boiteries, Molettes, Ecarts, Foulures, Tessigons, Engorgements des jambes, Suros, Eparvins, etc.
DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

MOTO NAPHTA

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

Officiers Ministériels

MAISON à Paris. r. St-Louis-en-l'Ile, 6 et 8. Cce 423 m. env. R. b. 13.028 f. M. à p. 125.000 f. Prêt de 25.000 f. à cons. Adj. s. 1 ench. Ch. not. 5 mai. S'ad. à Me HOCQUET, notaire, 5, quai Voltaire.

CHASSE 368 hectares. plaine et bois à Solers (Seine-et-Marne). A louer de suite. S'ad. à Me DELORME, notaire à Paris, 11, r. Auber.

VENTE au Palais à Paris le 29 avril 1908, a deux heures. En cinq lots :
1° **IMMEUBLE AU PONT** commune de Saulchéry (Aisne), et à Paris **10, PASSAGE STINVILLE** droit au bail et Fonds de commerce (Laiterie). Mise à prix : 114.000 francs.
2° **4 TERRAINS A CHAMPLAN** (Seine-et-Oise). Mise à prix : de 50 à 250 francs. S'adresser à Mes BRILLATZ, Béguin et Mignon, avoués, Brécheux, notaire à Paris, et Héraut, notaire à Chézy-sur-Marne.

VENTE au Palais, le 29 avril 1908, à 2 heures en deux lots, avec faculté de réunion.
Deux terrains à Paris. rue **CAULAINCOURT** 115 et 117 présumés. Contenance : 535 mètres et 410 mètres. Mise à prix : 65.000 francs et 55.000 francs. S'adresser à Mes PEYROT, Houde, Fournier-Latouraille, Beauvais et Malandrin, avoués.

Mon rapport, 115, rue d'Allemagne. Revenu 13.256 fr. Mise à p. 100.000 fr. Adj. Ch. not., 5 mai. S'ad. Me RIGAULT, not. 8, bd. Sébastopol.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris le 28 avril 1908.
2 TERRAINS Avenue Félix Faure. Sces 511 m. et 420 m. env. M. à p. 70 fr. et 65 fr. le m.
2 TERRAINS r. St-Charles. Sces 449 m. et 327 m. env. M. à p. 30 f. le m. S'ad. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS ET DELORME, r. Auber, 11, dép. de l'ench.

POISSY Terrains à bâtir. Proximité Seine Adjudication volontaire le 26 avril 1908 à deux heures et demie. en l'étude et par le ministère de Me BIRON, notaire à Poissy (Seine-et-Oise).

Vente au Palais, le 30 avril 1908, à deux heures.
1° Maison à Paris **R. HENRI-MARTIN, 17**
Rev. brut environ 17.490 fr. Mise à prix 60.000 fr.
2° Maison à Paris **R. HENRI-MARTIN, 19**
Rev. brut environ 9.400 fr. Mise à prix 40.000 fr.
S'adresser à Mes Henri DOYÉ, avoué à Paris, René Hocquet, notaire à Paris, et Lemarquis, administrateur judiciaire.

Vente au Palais, le 6 mai 1908, à 2 heures, grande **PROPRIÉTÉ** pour brasserie **A ST-OUEN** (Seine), rue du Centre, sans numéro.
Contenance : 6.374 mètres 63 centimètres environ. Mise à prix : 100.000 francs. S'adresser à Mes DOYÉ, Chaffotte et Roger Bertin, avoués, et à M. Laforge, syndic de faillites.

Vente au Palais à Paris le 2 mai 1908 à 2 heures.
1° **PROPRIÉTÉ A ARCUEIL-CACHAN** (Seine) rue de l'Acqueduc, 14 Contenance 3.810 m. environ. Revenu : 2.400 francs. Mise à prix : 20.000 francs.
2° **PROPRIÉTÉ A ARCUEIL-CACHAN** (Seine) rue Etienne-Dolet, 37. Contenance : 1.340 m. environ. Revenu : 1.000 francs. Mise à prix : 8.000 francs.
3° **PROPRIÉTÉ A ARCUEIL-CACHAN** (Seine) avenue Gambetta, 6. Contenance : 1.213 m. 66 cent. environ. Mise à prix : 12.000 francs.
4° **TERRAIN A ARCUEIL-CACHAN** rue de l'Aqueduc, 14 bis Contenance : 4.455 m. env. Bail promesse de vente 1.200 fr. Mise à prix : 20.000 fr. S'ad. à Mes MOUILLEFARINE et Dallery, avoués et Thomas, notaire.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Wattman, soyez prudent... Je ne tiens pas à me faire casser les côtes en auto-taxi...
— Oh! vos côtes, ce ne serait rien, mais M. Barthou me retirerait mon permis de conduire.

— Encore un aviateur cassé ?
— Oui, dans ces essais-là, c'est le ballon qui joue à l'homme; ce n'est plus l'homme qui joue au ballon.

CYCLES CLÉMENT
LA GRANDE MARQUE NATIONALE
Depuis trente ans, la Marque CLÉMENT tient la tête de l'Industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une CLÉMENT
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE
CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER
CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

PNEUMATIQUES SAMSON
PNEU LISSE
CHAMBRE A AIR
ANTIDÉRAPANT
10, Rue François 1er — PARIS
Adr. télég. PNEUSSAM — Téléph. 544-34

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

LA GRANDE MARQUE DES VOITURETTES
FOUILLARON
VOITURES et VOITURETTES à changement de vitesse progressif. Grande economie de pneus et d'essence.
USINES : LEVALLOIS-PERRET

Officiers Ministériels (Suite)

Maison de rapp. inachevée, 177, faub. Poissonn Cce : 1.281 m. M. à p. : 670.000 fr. Adj. Ch. 5 mai. S'ad. à Me FAY, not., 11, r. Saint-Florenti

Vente au Palais à Paris le 2 mai 1908.
1° CHAT. DE LA BRETONNIERE A AIGNERVI (Calvados). Contenance. euviron 15 hect. 65 are Libre de location. Mise à prix : 50.000 fra
2° LA FERME LAIR à Aignerville e Ecraunneville (Calvad Contenance : 97 hectares 58 ares 61. Revenu brut 14.100 francs. Mise à prix : 200.000 fran avec faculté de réunion des deux premiers l
3° HERBAGES ET PATURAGES à Aigner (Calvado Contenance : 21 hectares 70 ares 03. Revenu br 5.000 francs. Mise à prix : 80.000 francs.
4° TERRES ET LANDES AU TRONQU (Calvados). Contenance : 14 hectares 64 ares Revenu brut : 70 francs. Mise à prix : 1.000 fra S'adresser à Mes J. HÉBERT, Berryer, avoués, det, notaire à Paris.

CHOISY-LE-ROI Grande propriété r. de V n° 20. Cce 2.365 m. Libre de cation. Entrée en jouis. le 15 mai. M. à P. 30.00 A adj. s. 1 ench. ch. Not. Paris le 5 mai S'ad. à Me J. RAGOT Not., 11, r. Louis le Gr

A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 12 mai
1° **MAISON** à Paris, pas. Brunoy, 6. Rev. par 2.500 fr. en sus des imp. M. à p. 25.00
2° **PROPRIÉTÉ** à Billancourt, quai de Billancou etc. Libre en 3 lots. M. à p. 20.000, et 3.000 fr S'ad. à Me GRESLÉ not., 87, rue de Re

PETITES ANNONCES

Automob

Garage central. 4, rue Buffault (faubourg M martre). Téléph. 307-52.

Très rare.— A vendre les trois premières an de "*LA VIE AU GRAND AIR*" 1898 – et 1900 complètes. Faire adresser offres à M. ESN LUS, 855, Poste restante, à Narbonne (Aude).

Cartes Exotiques - Cat. Fco P. SAVARY La R

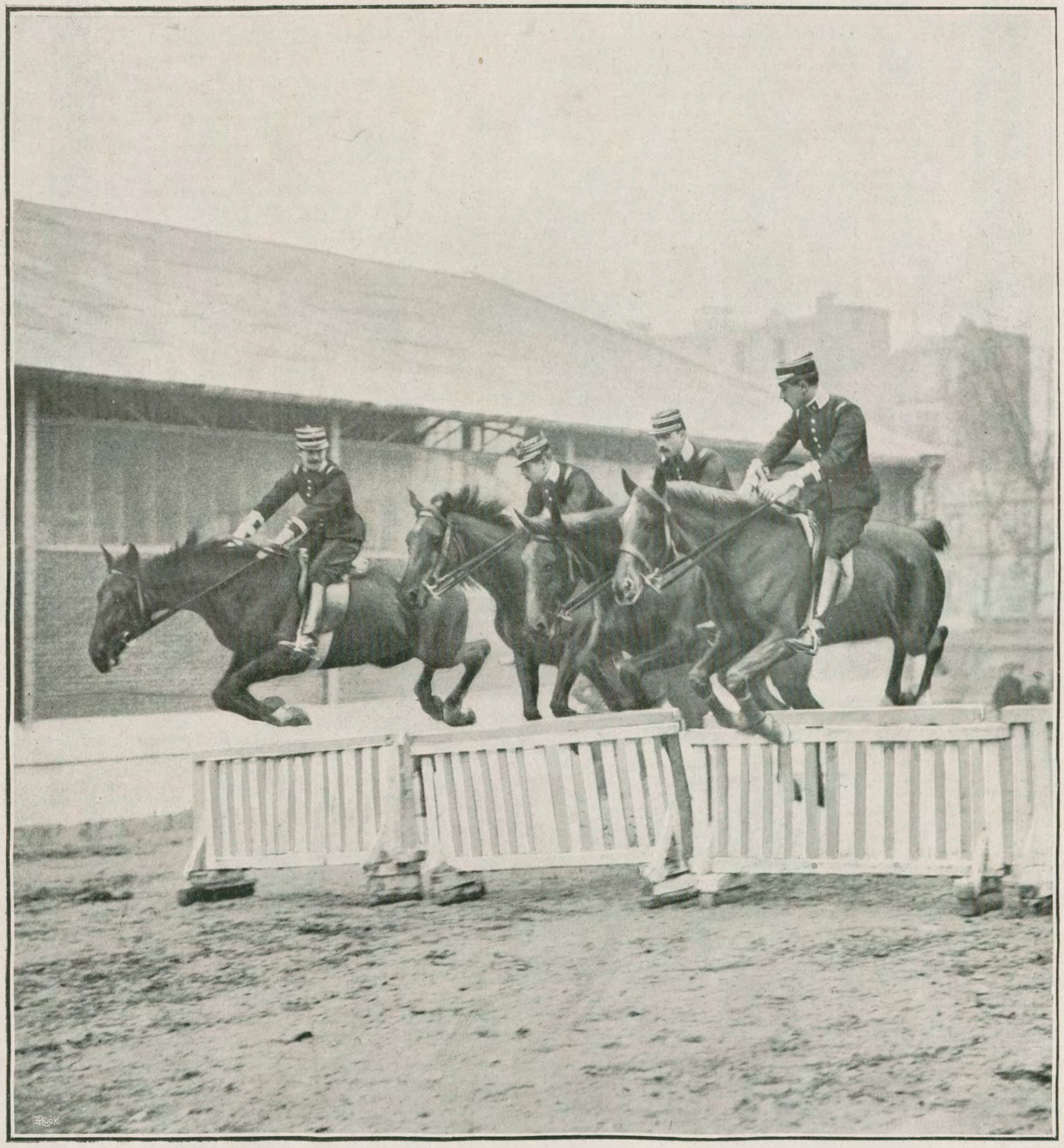
NOUVEAU BANDA
Accepté à la Société Chirurgie de Pari
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurg
Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le c
supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. sa pression constante, il fait disparaître la hernie et m la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez p bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envo catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, P

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse . 0 fr. 75

18 Avril 1908 — N° 500
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66. 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne —— 2 fr.
La page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.



LES SAUTS PAR QUATRE

L'épreuve du Concours hippique réservée aux sauts par quatre, le Prix Moncey, est l'une des plus intéressantes et des plus agréables à voir disputer. Aussi, cette journée attire-t-elle toujours une foule élégante au Grand Palais. Notre photographie représente l'entraînement d'un groupe au manège. Les quatre cavaliers sont les lieutenants de dragons de Contenson, Mallarmé, Lecompte-Boinet et Chavane de Dalmassy, qui se sont vu décerner un flot de rubans.

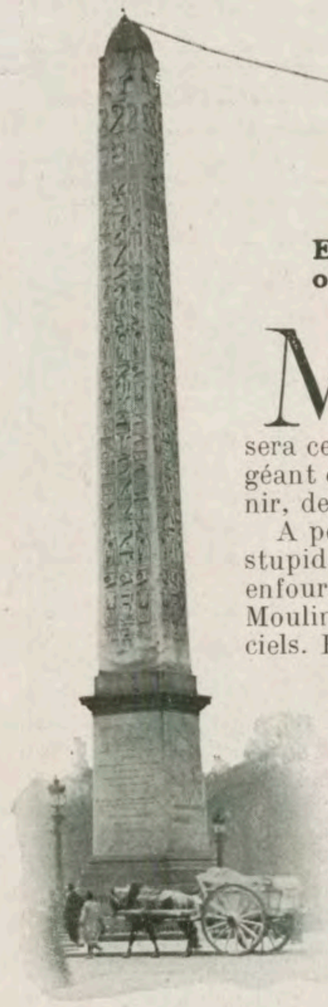
LES PROGRÈS DE L'AVIATION

Par FRANÇOIS PEYREY

En quelques mois, les aviateurs ont accompli un pas énorme ✍ Les nombreux prix offerts à leur activité ne peuvent manquer d'accélérer encore leur marche vers le progrès.

Mieux que n'importe quelle phrase — fût-elle enflammée de lyrisme — les résultats suivants, obtenus en vol mécanique, prouveront la marche ascendante, voire — l'on me passera ce cliché qui ne fut jamais plus exact — les pas de géant de la science nouvelle, de la locomotion de l'avenir, de l'automobilisme aérien.

A peu près tous les matins, autant que le permet notre stupide climat, MM. Henri Farman et Léon Delagrange enfourchent, sur le champ de manœuvres d'Isssy-les-Moulineaux, d'Issy-les-Expériences, leurs oiseaux artificiels. Et ils s'envolent avec une facilité déconcertante, résolvant le délicat et double problème de l'équilibre transversal et longitudinal. Ils s'envolent et virent, en se jouant, dirait-on, autour des fanions plantés par les soins de l'Aéro-Club de France, afin de pouvoir homologuer les essais. A ce propos, après de nombreuses hésitations, une seule méthode a été admise par la commission d'aviation. Elle consiste à disposer sur le terrain autant de fanions que désire l'aviateur. La distance est observée depuis le premier matereau dépassé en plein vol; elle se termine au pied du dernier, également doublé par l'appareil dans l'atmosphère. En d'autres termes, l'on ne mesure que le nombre de mètres représentés par le nombre de voyages complets de fanion à fanion. La distance réelle est naturellement beaucoup plus grande. Mais est-il possible de la mesurer exactement ?



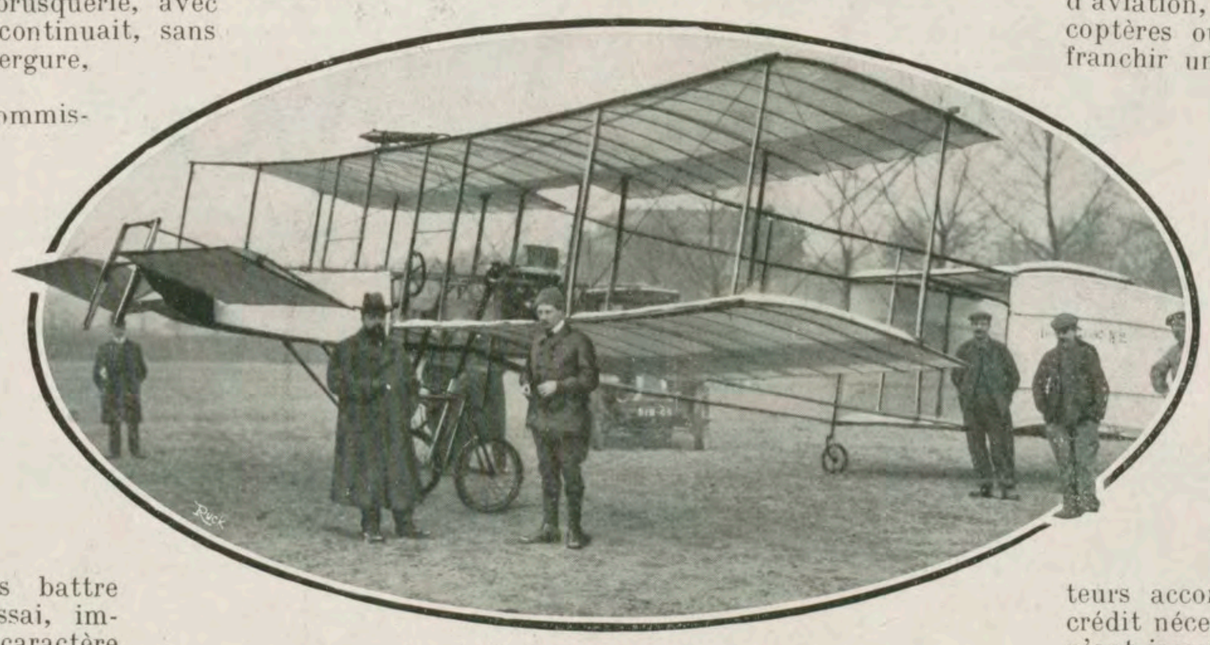
Par dessus l'Obélisque.

Pour conquérir le Prix de la Hauteur, l'aviateur audacieux devra s'élever à une hauteur de 25 m., c'est-à-dire passer presque au-dessus de l'Obélisque.

Or, le 21 mars, le jour anniversaire d'un printemps qui boude, M. Henri Farman a battu, doublé ses propres records de distance et durée qu'il détenait depuis le 13 janvier, depuis la conquête du Grand Prix Deutsch-Archdeacon de 50.000 francs. Il s'éleva dans un brouillard bleuté, dans une brume qui n'était cependant pas assez dense pour nous dissimuler l'être fantastique, ailé, l'oiseau Roc au cri rauque, penché dans les virages, avec une grâce désinvolte, vers l'intérieur du cercle décrit à main gauche. Il gîtait ainsi, dans la mer aérienne, comme le sloop, à l'aile blanche gonflée de brise fraîche, sur le flot marin. Puis, doucement redressé, sans brusquerie, avec la même désinvolture, il continuait, sans nulle oscillation dans son envergure, un essor miraculeux.

Lorsqu'il s'arrêta, les commissaires de l'Aé. C. F. procédèrent aux constatations nécessaires : Henri Farman avait couvert, en 3 m. 31 s., 2.004 m. 80! On sait qu'il avait franchi les 1.000 mètres du prix Deutsch - Archdeacon en 1 m. 28 s. Henri Farman détenait encore la Coupe Ernest Archdeacon. Sa dernière performance en augmente, pour ses concurrents futurs, les difficultés.

Ces derniers records, Henri Farman voulut les battre encore, le 27 mars. Cet essai, impromptu d'ailleurs, sans caractère officiel, fut malheureux. Dans un virage, l'appareil donna fortement de la bande; l'une de ses ailes vint en contact avec le sol, et l'aviateur fut précipité en avant des débris de l'aéroplane brisé. Henri Farman, étourdi par le choc, s'évanouit, mais ne tarda pas à revenir à lui. Il était superficiellement blessé à la face, notamment aux lèvres et à la racine du nez. Quelques jours ont suffi à son complet rétablissement.



Le rival heureux de Farman.

Delagrange vient de battre le record de son illustre devancier. Il l'a élevé à 3925 mètres qu'il a couverts en 6 m. 30 s.

Les rares témoins de cette chute sont en désaccord sur la cause de l'accident. Les uns pensent que l'aéroplane, pendant la manœuvre du virage, fut drossé par des remous de vent; les autres, que l'aviateur vira trop brusquement, afin d'éviter une femme qui traversait le terrain d'expériences. L'expérimentateur, frappé d'amnésie depuis l'instant où il comprit la fâcheuse posture de son oiseau artificiel, ne peut trancher la controverse.

Quelques jours auparavant, le 17 mars, M. Léon Delagrange avait remporté son premier succès. Il s'était inscrit pour le premier des trois prix de 200 mètres fondés par la commission d'aviation. Il réussit, dès sa deuxième tentative, à en remplir les conditions, par 269 m. 50, en 21 s. 1/5, à 2 mètres de hauteur moyenne.

La hauteur moyenne de M. Henri Farman est un peu plus grande. Il a atteint même, parfois, huit mètres dans les virages. Aussi bien, à ce moment-là, l'aéroplane, éprouvant une résistance supplémentaire, et ne possédant encore pas d'excès de force motrice, a une naturelle tendance à regagner le sol. Mais, en procédant avec l'habileté de notre recordman, en élevant l'appareil à une certaine altitude, l'essor est repris, la manœuvre terminée, sans que les roues porteuses aient effleuré le sable du terrain d'expériences.

M. Léon Delagrange marche rapidement sur les traces de son camarade. Il règne entre ces deux hommes volants, dont les biplans sont semblables, de même surface, animés du même moteur Antoinette de 50 chevaux, une émulation charmante. Le cadet n'a qu'une pensée : battre les records de son aîné. Je dois reconnaître que je l'ai vu couvrir 1.500 mètres. Mais la présence d'un second commissaire de l'Aé. C. F. eût été nécessaire pour homologuer une performance qui, par conséquent, ne peut être officielle.

Chacun d'eux songe aussi aux nombreux prix dont est doté le nouveau sport. Nous en avons publié la plupart dans un précédent article. D'autres, tout récents, ont augmenté l'intéressante nomenclature. Nous parlerons d'abord du « Prix de la Hauteur ».

Le « Prix de la Hauteur » vient d'être fondé par un groupe d'aéronautes — le promoteur est M. Georges Dubois — qui pensent, avec raison, qu'à une époque plus ou moins éloignée, les aéroplanes voyageront au moins à une cinquantaine de mètres d'altitude. Les diverses souscriptions, reçues soit par l'Aé. C. F., soit par notre puissant confrère l'*Auto*, dépassent aujourd'hui 1.900 francs. Ce chiffre, vraisemblablement, augmentera; l'idée fera fortune. Ce prix est destiné à tous appareils d'aviation, qu'ils soient aéroplanes, hélicoptères ou ornithoptères. Il s'agit de franchir un obstacle de 25 mètres de hauteur, obstacle figuré par une série de petits ballons captifs de résistance insignifiante. Les aviateurs pourront prendre leur vol à n'importe quelle distance de cette cime légère, mais devront passer au-dessus, sans toucher. L'épreuve sera disputée dans la banlieue parisienne, à l'intérieur d'un cercle de 50 kilomètres de rayon, au maximum.

D'aucuns paraissent avoir éprouvé le naïf effroi d'une catastrophe possible... et prochaine. Ils n'ont point réfléchi que les souscripteurs accordent aux aviateurs tout le crédit nécessaire, indispensable. Ceux-là n'ont jamais pensé que ceux-ci franchiraient, dès la fondation de l'épreuve, la hauteur précitée. Le Prix de la Hauteur peut aussi bien être disputé dans le courant de l'année que dans dix ans; le concurrent qui le tentera devra être suffisamment maître de son équilibre; il constituera l'entraînement le meilleur pour le voyage au Puy de Dôme.

Car l'aviateur qui se rendra en six heures, avec un passager. de Paris au sommet du Puy de Dôme, touchera l'honnête somme de 100.000 francs. Les donateurs, MM. Michelin, ont, en effet, adressé à M. Cailletet, président de l'Aéro-Club de France, une lettre dont voici quelques phrases :

« Si, avant le 1er janvier 1918, un aviateur, pilotant un appareil à deux places occupées, établit le record suivant, homologué par l'Aéro-Club de France :

« S'envoler d'un endroit quelconque des départements de Seine ou Seine-et-Oise, tourner autour de l'Arc de Triomphe, aller tourner autour de la cathédrale de Clermont-Ferrand et venir se poser sur le sommet du

Puy de Dôme (altitude 1.465 mètres) dans un délai moindre de six heures, comptées de l'Arc de Triomphe au sommet du Puy de Dôme, il lui sera versé une somme de 100.000 francs en espèces. »

De l'avis général, ce prix sera gagné dans cinq ans, au plus tard. A vol d'oiseau, le Puy de Dôme n'est séparé de Paris que par 330 kilomètres. Il suffira donc aux concurrents de faire, pendant six heures, un peu plus de cinquante à l'heure.

Je sais bien que l'appareil devra s'élever à 1.465 mètres d'altitude, donc compter avec les variations thermométriques et la dépression atmosphérique, tombant de 76 millimètres à 62 et demi. Mais ces difficultés sont loin d'être insurmontables, à la condition indispensable de posséder un excès, assez notable d'ailleurs, de force motrice.

MM. Michelin ont encore fondé une Coupe représentant un objet d'art d'une valeur de 10.000 fr., dotée, en outre, pendant huit ans, d'une somme annuelle de 20.000 fr. Le vainqueur de la huitième année restera propriétaire de l'objet d'art; un fac-simile en sera remis à l'Aéro-Club du pays où aura été établi son record.

Les essais seront faits : en France, sous le contrôle de l'Aéro-Club de France; à l'étranger, sous le contrôle de l'Aéro-Club du pays, sous condition que cet Aéro-Club soit fédéré à l'Aéro-Club de France, et sous la réserve d'homologation par la Fédération Aéronautique internationale.

Chaque année, la Commission d'Aviation rédigera un règlement nouveau. La Coupe, en 1908, sera accordée au recordman de la distance au 31 décembre, si le record dépasse 20 kilomètres, sans escale.

Déjà, le 1er juillet, le recordman de la distance obtenue à cette date, aura touché le Prix Montefiore, de 2.500 francs ; le titulaire du même record, au 1er octobre, un prix de 5.000 francs, fondé par la Commission. L'aviation est donc puissamment encouragée.

Les porte-fanions

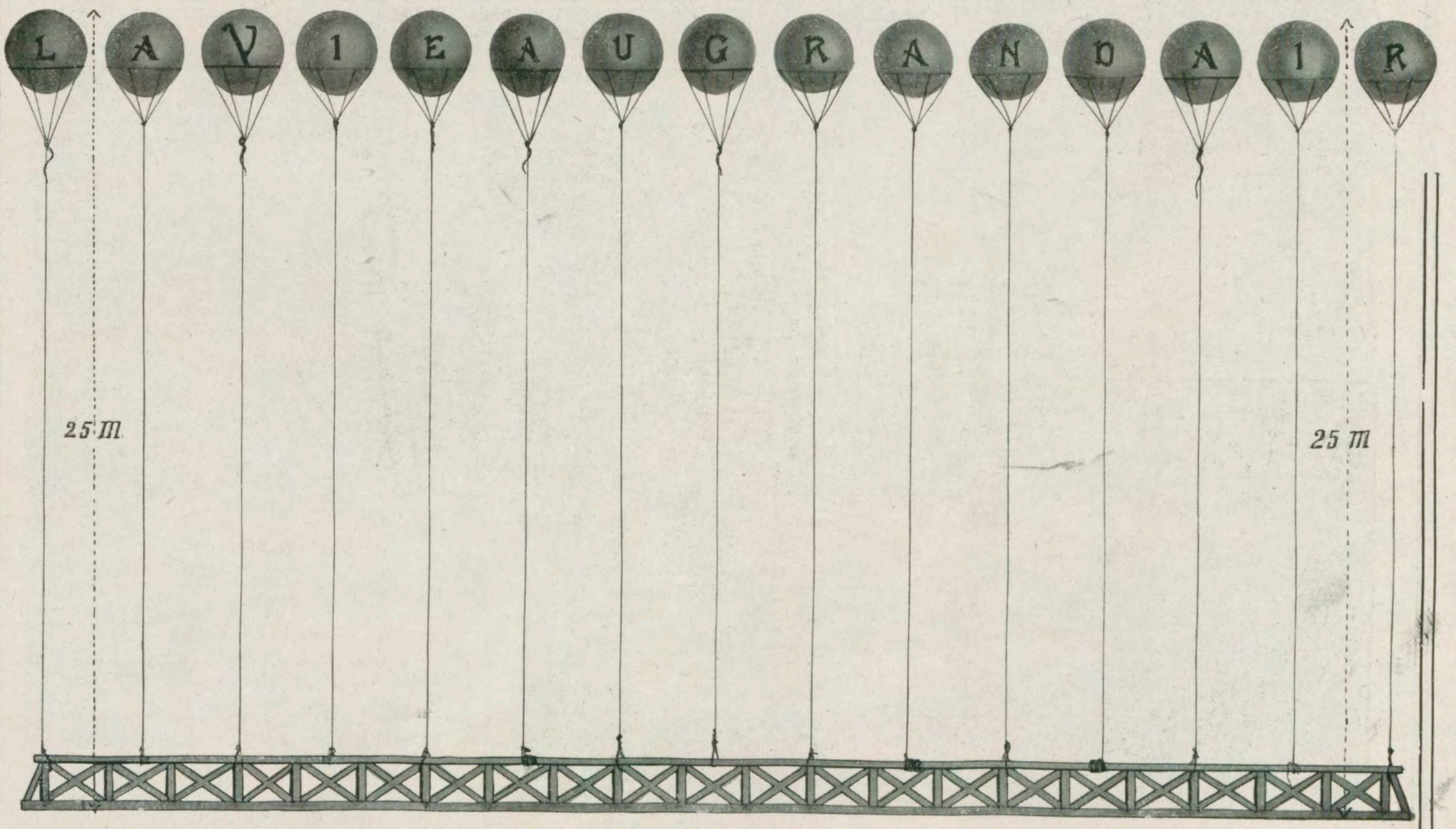
La commission de l'Aé. C. F. à une expérience officielle. De gauche à droite : MM. Paul Tissandier, Victor Tatin, notre collaborateur François Peyrey et M. Albert Triaca.

Après l'obtention du premier Grand Prix, l'on avait craint, un moment, quelque ralentissement dans les expériences, quelque découragement chez les concurrents moins heureux, qui avaient vu se dissiper leur principal attrait. M. Ernest Archdeacon ressentait particulièrement ces craintes. Le dévoué président de la Commission d'aviation se remettait, sans plus tarder, en campagne. Il était bientôt rassuré. Peu après, M. Armengaud jeune fondait son prix de 10.000 francs pour le quart d'heure dans l'atmosphère, et le geste large de MM. André et Edouard Michelin — une largesse de 260.000 francs ! — réparait, au delà, la razzia Farman. Néanmoins, M. E. Archdeacon n'est pas complètement satisfait. Il rêve des récompenses plus somptueuses encore, un million ou 500.000 francs par an, pendant cinq ans ! Il a l'intention d'écrire aux milliardaires américains, de soumettre son désir à MM. Carnegie, Vanderbilt, Pierpont Morgan, Gould et autres Rockefellers. Il se rendra en Amérique, au besoin. Son enthousiasme est à ce point communicatif, sa parole tellement entraînante, que je ne serais pas le moins du monde étonné d'avoir, bientôt, à communiquer à nos lecteurs la sensationnelle information que je leur donne à prévoir dès aujourd'hui.

J'espère aussi pouvoir prochainement leur conter les premiers vols d'essai des nombreux biplans et monoplans encore en construction, mais à peu près terminés. Ils furent décrits ici-même, pour la plupart.

P.-S. — A l'heure où nous mettons sous presse, les records de distance et de vitesse n'appartiennent plus à M. Henri Farman, mais à M. Léon Delagrange qui, le 11 avril, franchit 3.925 mètres en 6 m. 30 s. Dans notre prochain numéro nous parlerons de cette performance. Peut-être même, le Prix Armengaud sera-t-il gagné ! On sait que les conditions de ce prix de 10.000 francs exigent un séjour d'un quart d'heure dans l'atmosphère.

François Peyrey.



Une barrière aérienne.

Pour le Prix de la Hauteur, afin d'éviter toute chance d'accident, la barrière à franchir sera constituée par une série de ballonnets de 1 mètre cube, élevés à 25 mètres. On pourra s'en servir pour y inscrire un nom cher à tous les sportsmen!

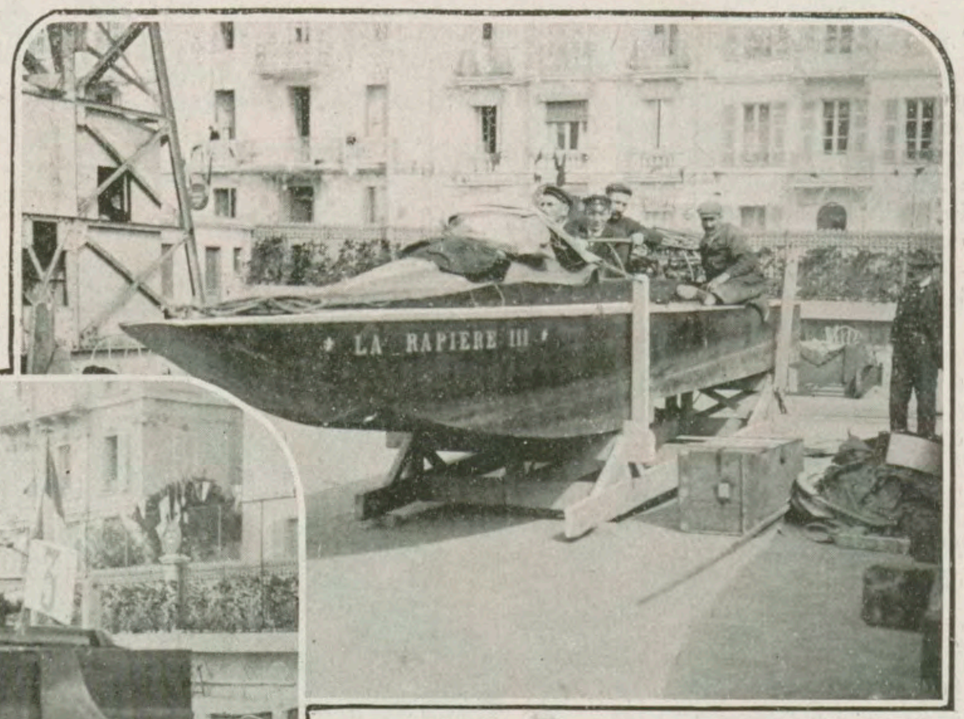
(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE MEETING DE MONACO

Favorisé par un temps magnifique, le cinquième Meeting de Monaco a donné l'occasion de luttes sportives auxquelles le sport du yachting automobile n'était plus accoutumé

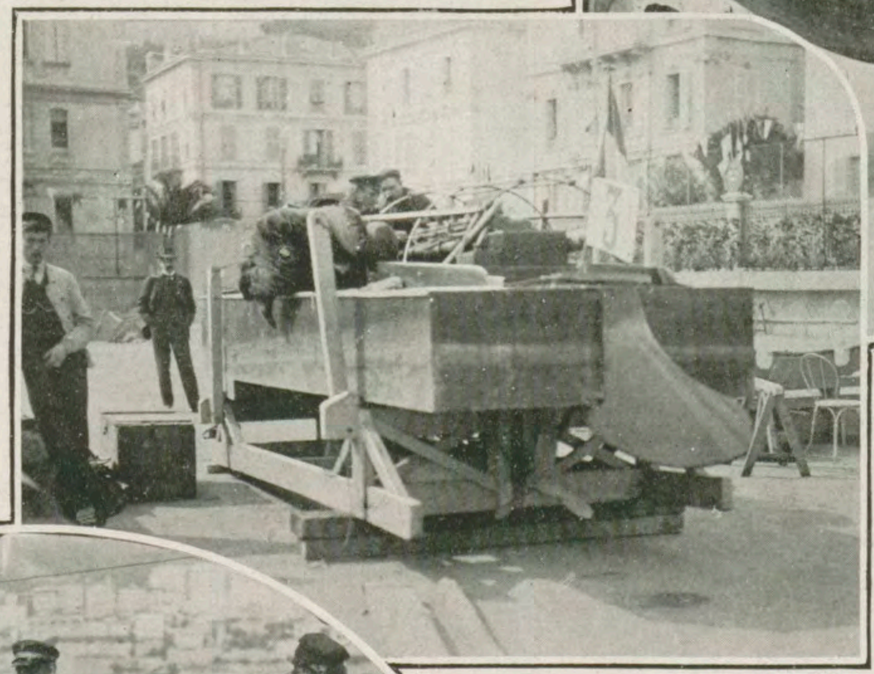
Qui disait donc que le Meeting de Monaco était en décroissance ? Jamais, pour ainsi dire, depuis sa création, qui remonte déjà à cinq années, il n'a, au contraire, remporté un semblable succès. Il faut dire que le temps y a été pour quelque chose. Alors que, chaque année, le mauvais état de la mer force à remettre au lendemain une ou plusieurs des journées de course, faisant ainsi traîner le programme en longueur, en lassant les spectateurs, cette année, on n'eut même pas besoin d'utiliser la journée supplémentaire du samedi qui put être employée en une délicieuse croisière offerte par l'International Sporting Club. Ainsi, tout fut pour le mieux. Huit jours de sport, c'est parfait, mais cela suffit.

Un seul matin, la mer fut un peu dure, c'était précisément le jour des cruisers de moins de 6 m. 50. Ces petits bateaux se comportèrent d'ailleurs fort bien. Par une mer démontée, au point que la course faillit être remise, les « voiturettes nautiques » comme on les a baptisées, avec leur moteur monocylindrique, eurent la tenue de vieux loups de mer. Barré par Despujols et ayant, au moteur, Sizaire, le *Sizaire et Naudin* couvrit les 50 kilomètres en 2 h. 20 m. 16 s. 2/5, soit à près de 22 kilomètres à l'heure. Il est juste d'ajouter qu'il avait pris plus de deux tours davance, soit près de 15 kilomètres sur ses concurrents. Le moteur gagnant de la Coupe, des Voiturettes a montré là des qualités de résistance intéressantes, en tournant en pleine puissance pendant 50 kilomètres sans un instant de défaillance et avec une régularité parfaite.



La *Rapière III* vue d'avant.

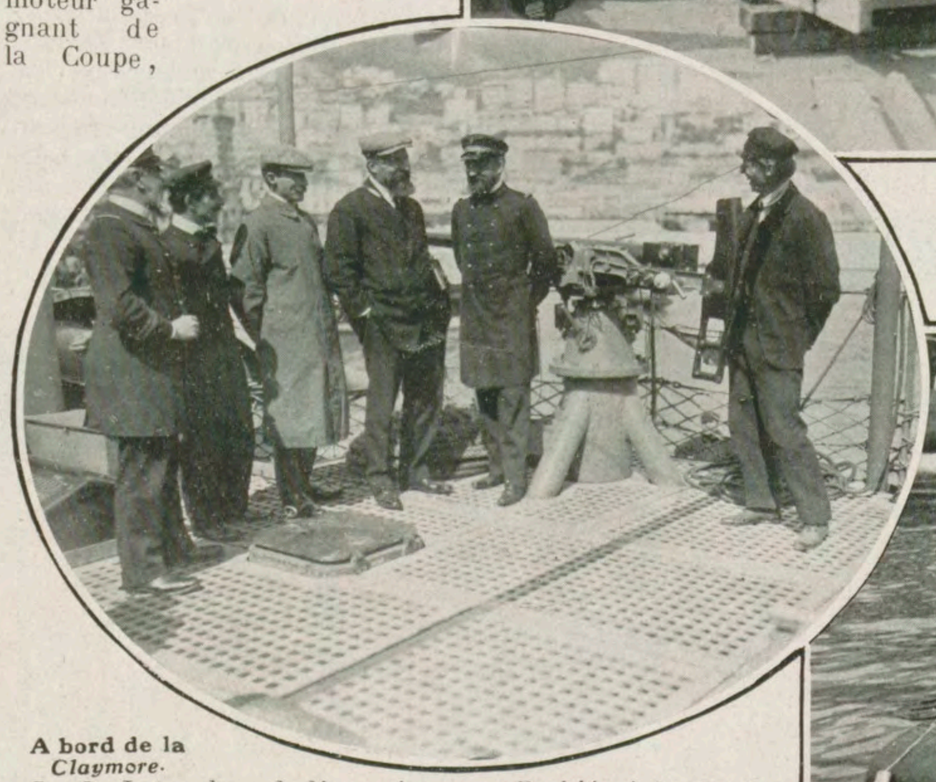
Le nouveau bateau de Tellier est en réalité un glisseur. Il a gagné les 50 kilomètres pour racers de 1re série.



L'arrière de la *Rapière III*.

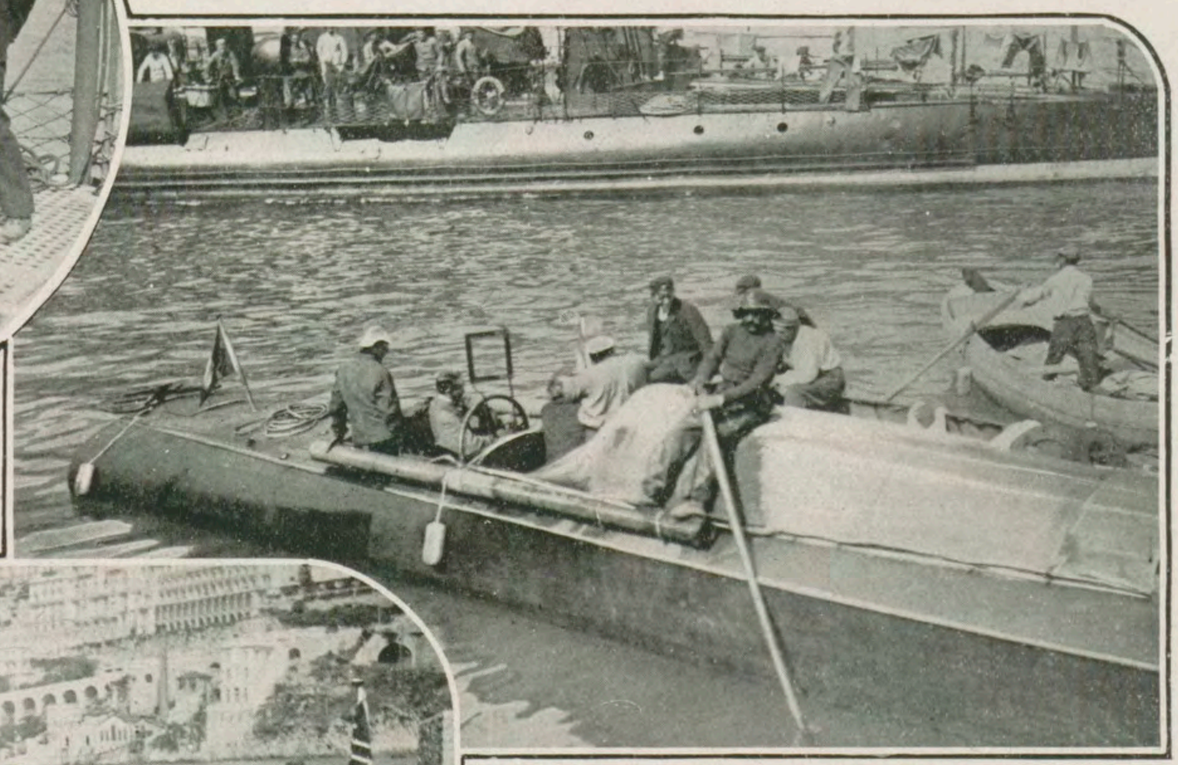
Sa forme est toute spéciale.

Le roi des cruisers fut, sans contredit, le *Delahaye Nautilus VIII*. Le beau cruiser de MM. Desmarais et Morane, barré par Blondeau, enleva de haute lutte la catégorie de 8 à 12 mètres, malgré la chasse effroyable que lui livrait Crucq sur le *Mors Ulysse*. Pendant les six tours, les deux bateaux se pourchassèrent et la distance entre eux deux ne fut jamais de plus de 33 secondes. Le quatre-cylindres Delahaye tournait avec une régularité de pendule, puisque le plus grand écart entre ses tours n'atteint que 7 secondes sur 6 kilom. 250. Dans le Championnat de la Mer, le *Delahaye Nautilus VIII* se classe également premier des cruisers, couvrant les 200 kilomètres en 5 h. 7 m. 59 s. 1/5 à une moyenne de 44 kilom. 374 à l'heure.



A bord de la *Claymore*.

Le Ct Jeanselme, le lieut. de vaiss. Rothiécof, le Cte R. de Vogüé, R. de Knyff, l'ens. de vais. Neuzillet et Tellier.



Le *Panhard-Levassor*.

Gagnant du Championnat de la Mer, 200 kilomètres, en 3 h. 46 m. 2 s., et de la Coupe du S. A. S. le prince de Monaco : le kilomètre en 1 m. 4 s. (58 kilomètres à l'heure).

Le *Wolseley-Siddeley*.

Gagnant de la 1re série des racers, 50 kilomètres en 56 m. 17 s. 1/5. A la barre, le conducteur Robbins.

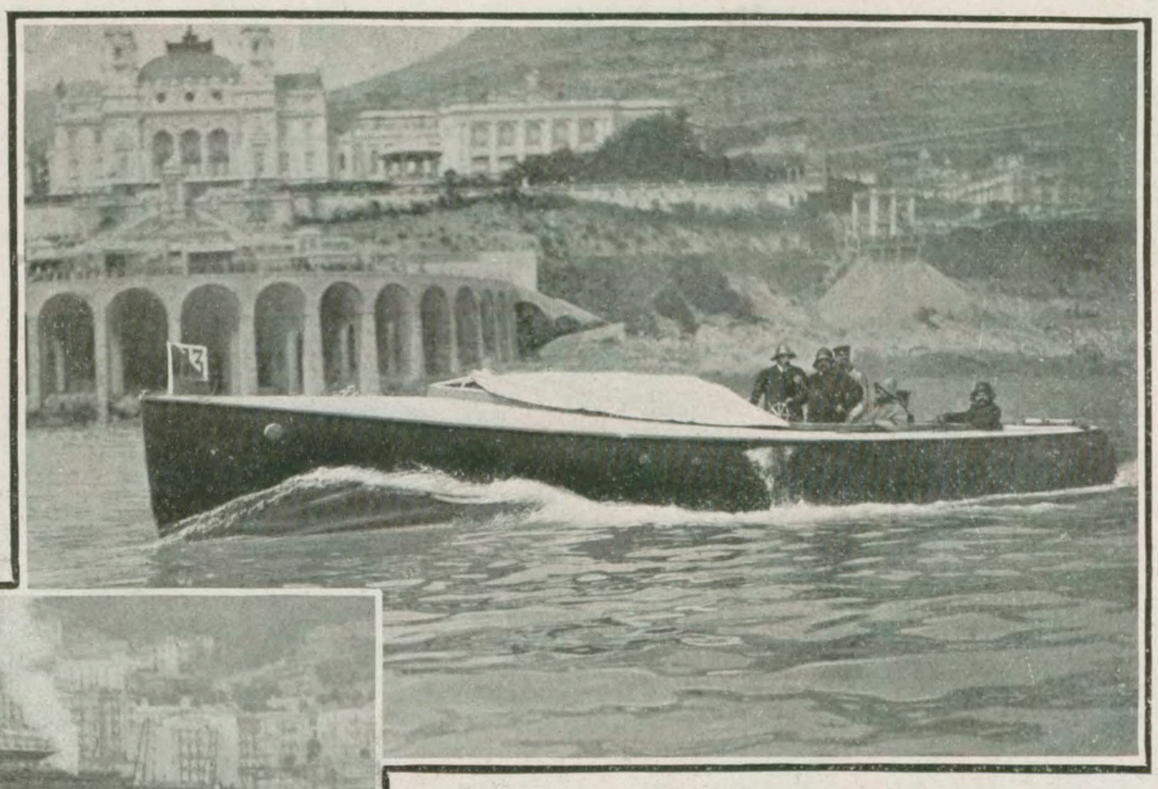
Les *Lorraine* ont montré leurs qualités de tenue et de robustesse. La vieille *Lorraine* a très bien figuré dans le Championnat de la Mer. Dans les cruisers de 5e série, le *Lorraine III*, à Pérignon, avec son moteur du Grand Prix, a fini en tête, à plus de 50 de moyenne, battant d'une heure le second. Enfin, dans le handicap, la vedette *Lorraine*, que le règlement classe dans les grands racers, à la suite d'une histoire d'hélice que Pérignon nous contera la semaine prochaine, a battu de loin tous ses concurrents, terminant, sur 50 kilomètres, 38 minutes après le départ du scratch. Malgré toutes les qualités de vitesse de celui-ci, le *Wolseley-Siddeley*, il lui eût été difficile de rattraper un tel handicap!

Les Tellier, enfin, avec deux modèles essentiellement différents, ont remporté pareil triomphe. *La Rapière III*, le glisseur dont notre photographie, mieux que toutes les descriptions, montrera les formes bizarres, s'est affirmée plus vite que tous les racers de sa classe. Le *Panhard-Levassor* a rencontré un adversaire redoutable dans le *Wolseley-Siddeley*, et leur rencontre nous a fait vivre des minutes d'angoisse sportive. Battu dans les 50 kilomètres, il prenait sa revanche dans le Championnat de la Mer, que le comte de Vogüé remportait pour la troisième fois. Dans le handicap, le bateau anglais courait seul et égalait à peu près le temps de son concurrent. Enfin, le dernier jour, les deux bateaux faisaient dead heat sur le mille, mais le *Panhard* l'emportait de 30 mètres sur le kilomètre, enlevant la coupe de S. A. S. le prince de Monaco.

Ainsi, la construction française remporte encore une victoire complète, quoique disputée, aussi bien du côté du moteur, que du côté de la coque.

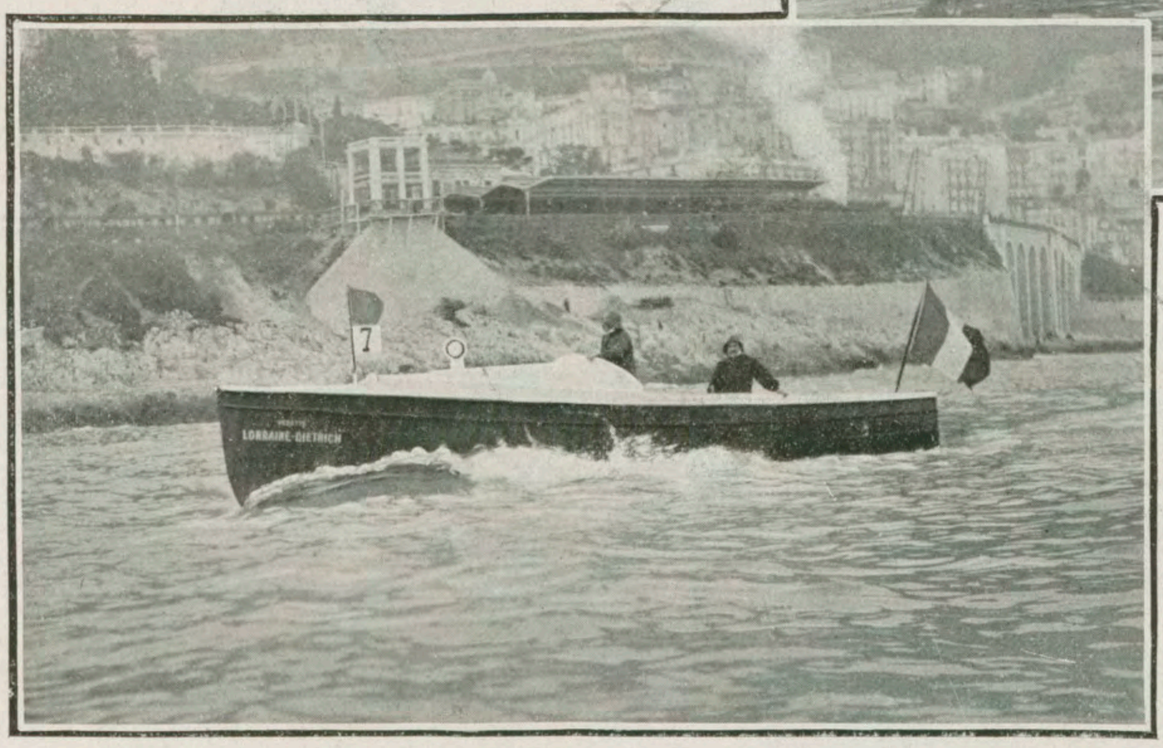
Les meetings de canots automobiles seront malheureusement rares cette année et nous n'aurons, sans doute, plus l'occasion de revoir les deux adversaires aux prises.

F.-A. Wheel.



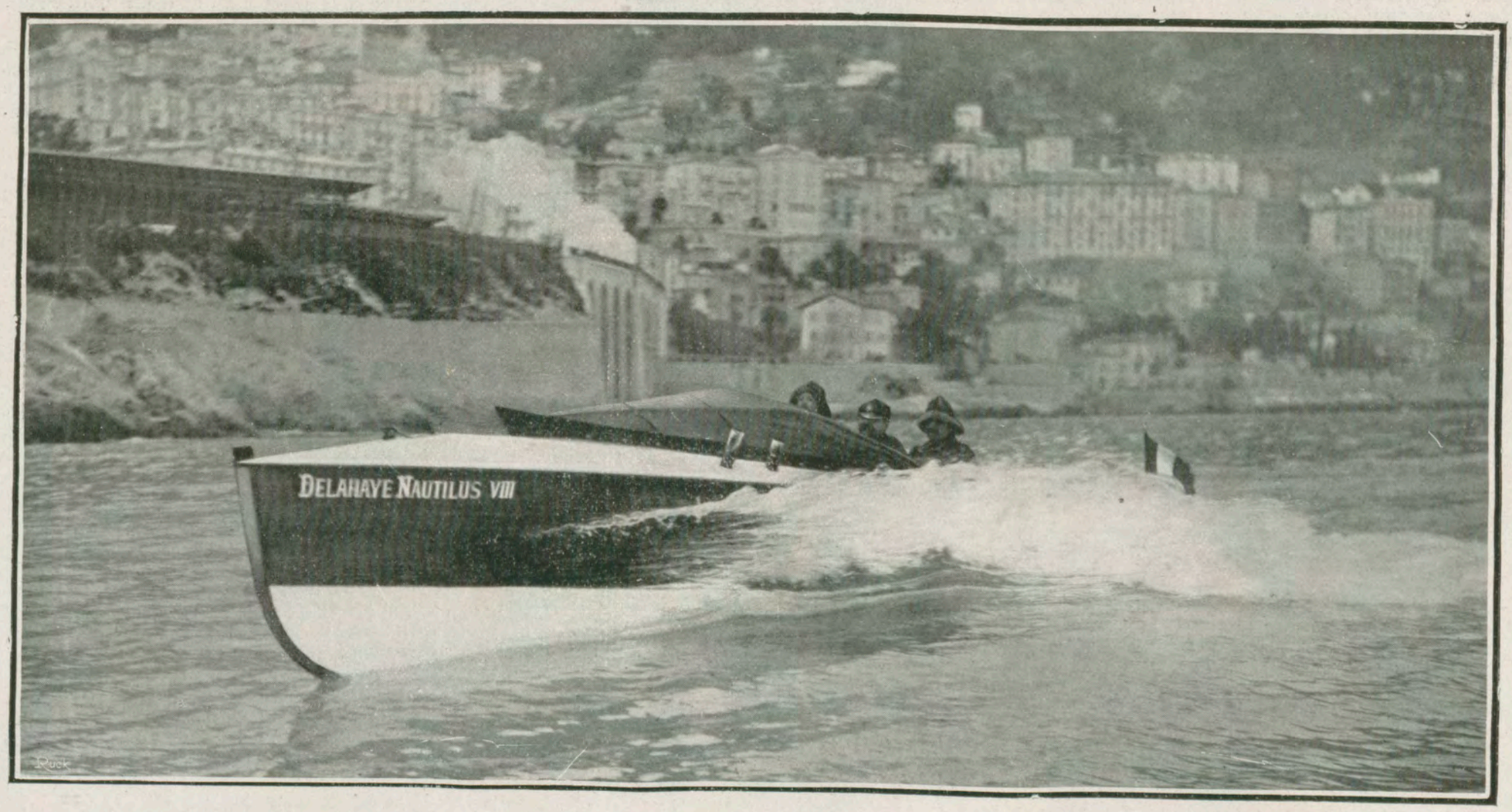
La *Lorraine III*.

A M. Pérignon, gagnant de la 5e série des cruisers, 50 kilomètres, en 1 h. 37 m. 50 s. 2/5, moteur Lorraine-Dietrich, *magnéto* Simms-Bosch.



La vedette *Lorraine-Dietrich*.

Racer de 2e série, gagnant du handicap des racers, 50 kilomètres en 1 h. 48 m. 43 s. 3/5, moteur Lorraine-Dietrich, *magnéto* Simms-Bosch.



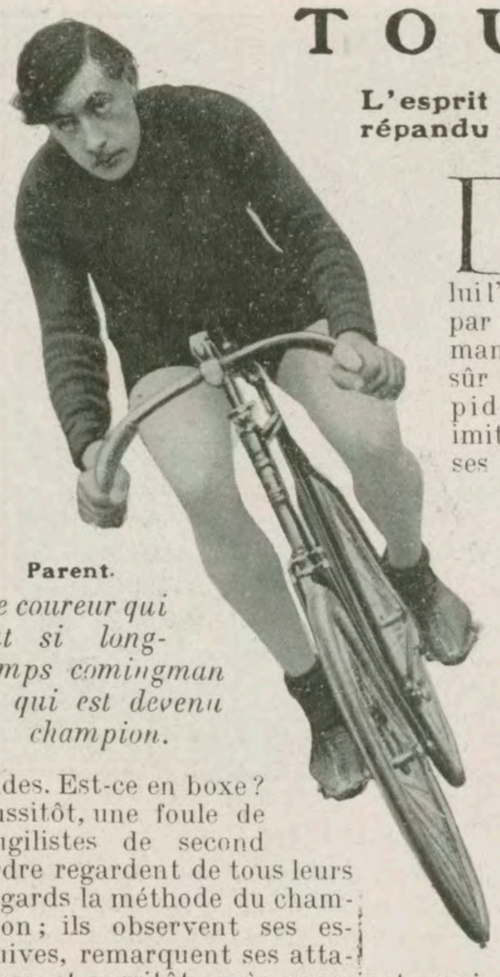
Le *Delahaye-Nautilus VIII*.

Le roi des cruisers du Meeting, gagnant des cruisers de 4e série, 50 kilomètres en 1 h. 17 m. 42 s., premier des cruisers dans le Championnat de la Mer, 200 kilomètres, en 5 h. 57 m. 59 s. 1/5, et dans la Course du Mille arrêté, en 2 m. 45 s., le kilomètre lancé en 1 m. 28 s. 2/5, moteur Delahaye, *coque* Deschamps et Blondeau.

TOUS LES IMITENT,

L'esprit d'imitation est répandu dans le cyclisme, peut-être plus encore que dans les autres sports

DANS tous les sports, chaque fois qu'un homme attire sur lui l'admiration du public par de belles performances, on est sûr qu'il sera rapidement imité par ses camarades. Est-ce en boxe? aussitôt, une foule de pugilistes de second ordre regardent de tous leurs regards la méthode du champion; ils observent ses esquives, remarquent ses attaques, et aussitôt après, se croient aussi forts, aussi habiles que l'objet de leur imitation. Il est vrai qu'ils sont forcés de déchanter à leur première exhibition : ils veulent faire du genre et montrer qu'ils possèdent la même désinvolture que l'homme supérieur, mais peu après le début du match, ils sont étalés à terre, lamentablement knock-out.



Parent.
Le coureur qui fut si longtemps comingman et qui est devenu champion.

Mieux vaut ne pas imiter servilement, mais tâcher de tirer le meilleur parti possible de ses moyens physiques. Ce qui est bon pour l'un peut être néfaste pour l'autre. C'est aux sportsmen intelligents et éclairés à se rendre compte de ce que telle ou telle méthode a de bon ou de mauvais. Ce n'est que de cette manière qu'on arrive à être un véritable champion. Jamais, au grand jamais, dans quelque métier que ce fût, on n'a constaté qu'un homme qui imitait était parvenu à se mettre complètement en lumière, qu'il s'agisse de littérature, d'art ou de sport.

Quoique descendant du singe, — ceci dit pour faire plaisir à feu Darwin, — nous ne sommes point nés singes. Aussi est-il préférable de conserver notre individualité, quitte à attendre longtemps le résultat désiré, plutôt que de chercher à parvenir rapidement à un but, marqué la plupart du temps, en nous inspirant seulement de la façon dont procède autrui. On n'est plus une imitation, mais une caricature.

Cochery.
Sprinter devenu stayer, avant d'avoir la qualité de Darragon, a choisi une machine semblable à la sienne.

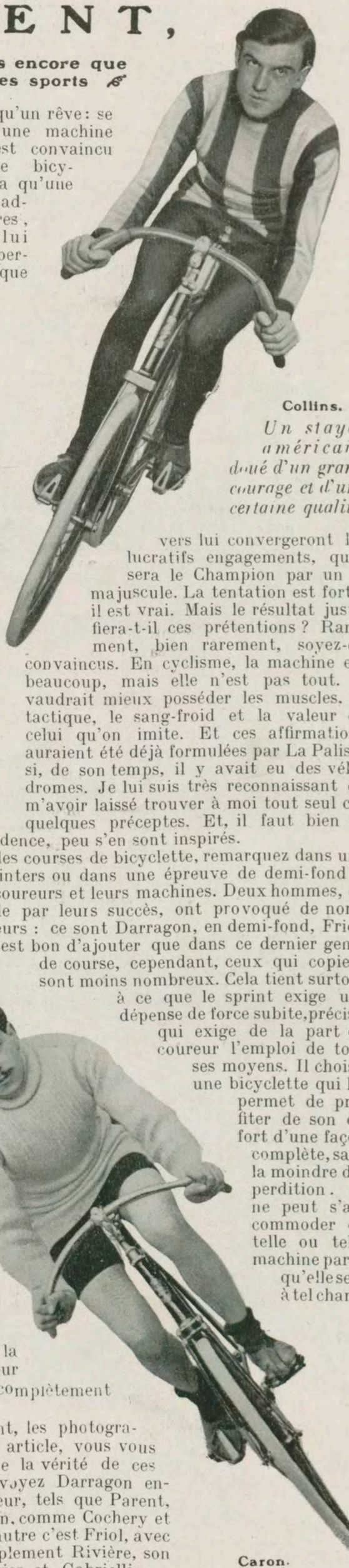
Le cyclisme est certainement le sport où les imitateurs sont le plus nombreux. Là on les compte par douzaines. Et, au fond, ils sont assez excusables, les pauvres garçons qui suivent ce travers, d'autant plus excusables, que parfois ils obtiennent un semblant de réussite. Dans le cyclisme, d'autres facteurs que l'homme entrent en ligne de compte. Il y a d'abord la machine, la forme du guidon, la position de la selle, le nombre de dents du pignon, les pneumatiques, etc. Aussi, dès qu'un homme s'aperçoit que son camarade arrive à se placer en tête du lot des coureurs, il n'a qu'un rêve: se faire fabriquer une machine semblable. Il est convaincu qu'avec pareille bicyclette, il ne fera qu'une bouchée de ses adversaires, que lui aussi percera, que vers lui convergeront les lucratifs engagements, qu'il sera le Champion par un C majuscule. La tentation est forte, il est vrai. Mais le résultat justifiera-t-il ces prétentions? Rarement, bien rarement, soyez-en convaincus. En cyclisme, la machine est beaucoup, mais elle n'est pas tout. Il vaudrait mieux posséder les muscles, la tactique, le sang-froid et la valeur de celui qu'on imite. Et ces affirmations auraient été déjà formulées par La Palisse si, de son temps, il y avait eu des vélodromes. Je lui suis très reconnaissant de m'avoir laissé trouver à moi tout seul ces quelques préceptes. Et, il faut bien se rendre à l'évidence, peu s'en sont inspirés.

Darragon.
Le champion du monde de demi-fond, dont la valeur est telle, que tous les coureurs cherchent à l'imiter dans l'espoir de l'égaler.

Allez voir des courses de bicyclette, remarquez dans une course de sprinters ou dans une épreuve de demi-fond la position des coureurs et leurs machines. Deux hommes, en ce moment, de par leurs succès, ont provoqué de nombreux imitateurs : ce sont Darragon, en demi-fond, Friol, en vitesse. Il est bon d'ajouter que dans ce dernier genre de course, cependant, ceux qui copient sont moins nombreux. Cela tient surtout à ce que le sprint exige une dépense de force subite, précise, qui exige de la part du coureur l'emploi de tous ses moyens. Il choisit une bicyclette qui lui permet de profiter de son effort d'une façon complète, sans la moindre déperdition. Il ne peut s'accommoder de telle ou telle machine parce qu'elle sert à tel champion; il en prend une avec laquelle il cherche à ne faire qu'un, à laquelle il peut demander sans crainte tout ce qu'elle peut donner. Elle est faite à sa taille, le guidon a la forme nécessaire, et pour le sprint le coureur sera complètement à son aise.

D'ailleurs, en regardant, les photographies qui illustrent cet article, vous vous apercevrez facilement de la vérité de ces dires. D'un côté vous voyez Darragon entouré d'hommes de valeur, tels que Parent, Collins, et de comingmen, comme Cochery et Caron. Tandis que de l'autre c'est Friol, avec comme imitateurs, simplement Rivière, son manager, les frères Texier et Gabrielli.

Il est certain que ces documents prouvent la différence mieux que tout discours. Les sprinters qui imitent des champions sont des coureurs qui ne sont pas encore en possession de leur forme, qui



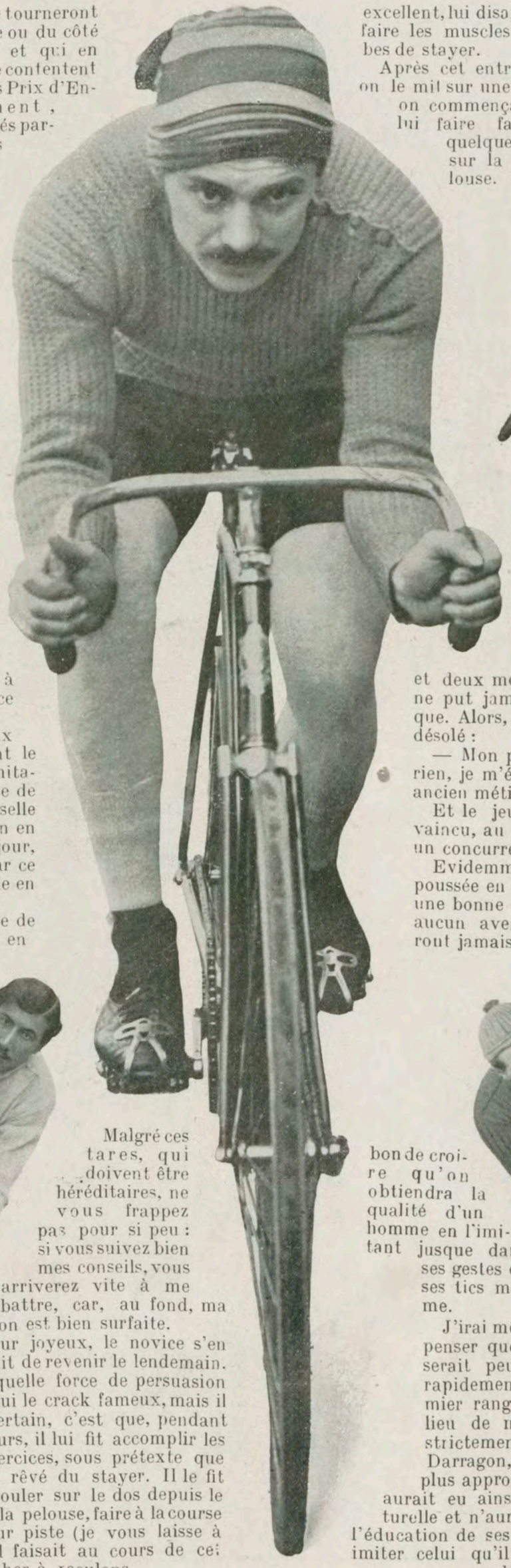
Collins.
Un stayer américain doué d'un grand courage et d'une certaine qualité.

Caron.
Stayer de seconde catégorie, qui, lui aussi, à défaut d'autre chose, a une bicyclette telle que celle de Darragon.

PEU LES ÉGALENT!

Chez les stayers on le trouve encore plus fréquemment que chez les sprinters ⌀ Pour quelles raisons?

Rivière.
Manager de Friol, monte des machines comme celles de son patron.



M. Texier.
M. Texier ne manque pas de vitesse, mais est mauvais tacticien.

découragés qu'auparavant.

Regardons maintenant le clan des stayers. Là, les choses sont changées. Que remarquons-nous? Tous les gestes, toutes les réflexions, toutes les attitudes du champion sont avidement épiés. Les apprentis coureurs de demi-fond écarquillent leurs yeux, ouvrent leurs oreilles pour ne rien perdre des actes du maître. Va-t-il s'entraîner? Toute une meute le suit, observe sa position, la forme du guidon, la façon dont sont posés les pieds.

— Il a le pouce de la main gauche sur le guidon, dit l'un.

— Et son talon, regarde s'il est tourné à droite, ça doit assurer beaucoup plus de force au coup de pédale, réplique un autre.

Et chacun dit son mot, remarquant jusqu'aux coutures du maillot et à la manière dont le champion porte la moustache. Cet esprit d'imitation servile rappelle l'anecdote de la princesse de Galles, qui, souffrant d'un furoncle à l'aisselle fut obligée, à une réception, de donner la main en levant le bras avec exagération. Depuis ce jour, les snobs croient de bon ton de s'aborder par ce geste d'autant plus ridicule que tout le monde en connaît l'origine.

Aussi, pourquoi s'étonner que ce caractère de singe qu'on remarque dans le monde soit en vigueur chez les cyclistes? Un champion fit, un jour, une farce à un néophyte qui lui demandait des conseils :

— Je voudrais arriver à marcher aussi vite que vous. Comment pourrais-je y parvenir?

— Ce n'est pas si difficile qu'on le pense. Evidemment ce sera peut-être un peu moins aisé avec vous, car, entre nous, vous êtes assez mal bâti. Vous avez les jambes un peu cagneuses, les épaules en portemanteau à l'envers, la poitrine dans le dos et réciproquement.

Gabrielli.
Un nouveau venu qui n'a pas encore fait parler de lui.

Malgré ces tares, qui doivent être héréditaires, ne vous frappez pas pour si peu : si vous suivez bien mes conseils, vous arriverez vite à me battre, car, au fond, ma réputation est bien surfaite.

Le cœur joyeux, le novice s'en alla et promit de revenir le lendemain. On ne sait quelle force de persuasion possédait sur lui le crack fameux, mais il est un fait certain, c'est que, pendant près de quinze jours, il lui fit accomplir les plus ridicules exercices, sous prétexte que c'était l'entraînement rêvé du stayer. Il le fit courir dans un sac, rouler sur le dos depuis le haut du virage jusqu'à la pelouse, faire à la course à pied un kilomètre sur piste (je vous laisse à penser les chutes qu'il faisait au cours de cet exploit pédestre), marcher à reculons, courir les yeux bandés (et aussitôt la nuée des coureurs s'abattait sur lui avec des manches à balai, des seaux d'eau et des flacons d'eau de seltz), puis ce fut le massage au cambouis, — excellent, lui disait-on, pour faire les muscles des jambes de stayer.

Après cet entraînement, on le mit sur une machine ; on commença par ne lui faire faire que quelques mètres sur la pelouse. Dès qu'il en avait fait dix, on l'arrêtait et on lui expliquait qu'il ne devait pas se fatiguer, que c'était assez pour la journée, que le lendemain, s'il avait progressé, si ses muscles étaient plus saillants, on lui ferait peut-être faire une vingtaine de mètres, après un tour de piste à cloche-pied (merveilleux pour apprendre à marcher dans les virages, car cela habitue à se tenir penché d'un côté). Ce ne fut qu'au bout de quinze jours, que le crack lui permit d'aller sur la piste sur la machine d'entraînement avec laquelle il avait appris à monter : c'était une chose informe, pas de pneumatiques, guidon tellement élevé qu'il fallait se tenir fort penché en arrière pour le tenir, la moitié des rayons cassés, brisés, et deux morceaux de pédale. Naturellement, l'apprenti ne put jamais avancer avec cette bicyclette apocalyptique. Alors, le champion professeur vint à lui et, l'air désolé :

— Mon pauvre garçon, lui dit-il, vous ne ferez jamais rien, je m'étais trompé sur votre compte, reprenez votre ancien métier, vous n'avez rien à faire dans le nôtre.

Et le jeune homme partit, la mort dans l'âme, convaincu, au fond, que le crack avait peur d'avoir en lui un concurrent trop redoutable.

Evidemment, la plaisanterie avait été un peu trop poussée en certaines occasions, mais les coureurs firent une bonne œuvre en empêchant ce garçon, qui n'avait aucun avenir, de grossir les rangs de ceux qui n'arriveront jamais à rien, qu'à gagner une fois par mois environ une pièce de cinq francs dans une course de primes.

Sans pousser l'imitation aussi loin, bien des stayers, de qualité d'ailleurs, n'ont commencé qu'en prenant d'abord exemple sur Darragon. C'est ainsi que Parent, qui est maintenant un crack, s'est attribué complètement la position et la forme de machine du champion du monde de 1907. Mais cet exemple ne suffit pas à nous prouver qu'il est bon de croire qu'on obtiendra la qualité d'un homme en l'imitant jusque dans ses gestes et ses tics même.

Friol.
Si les grands stayers ont beaucoup d'imitateurs, les sprinters en ont moins et de moindre valeur.

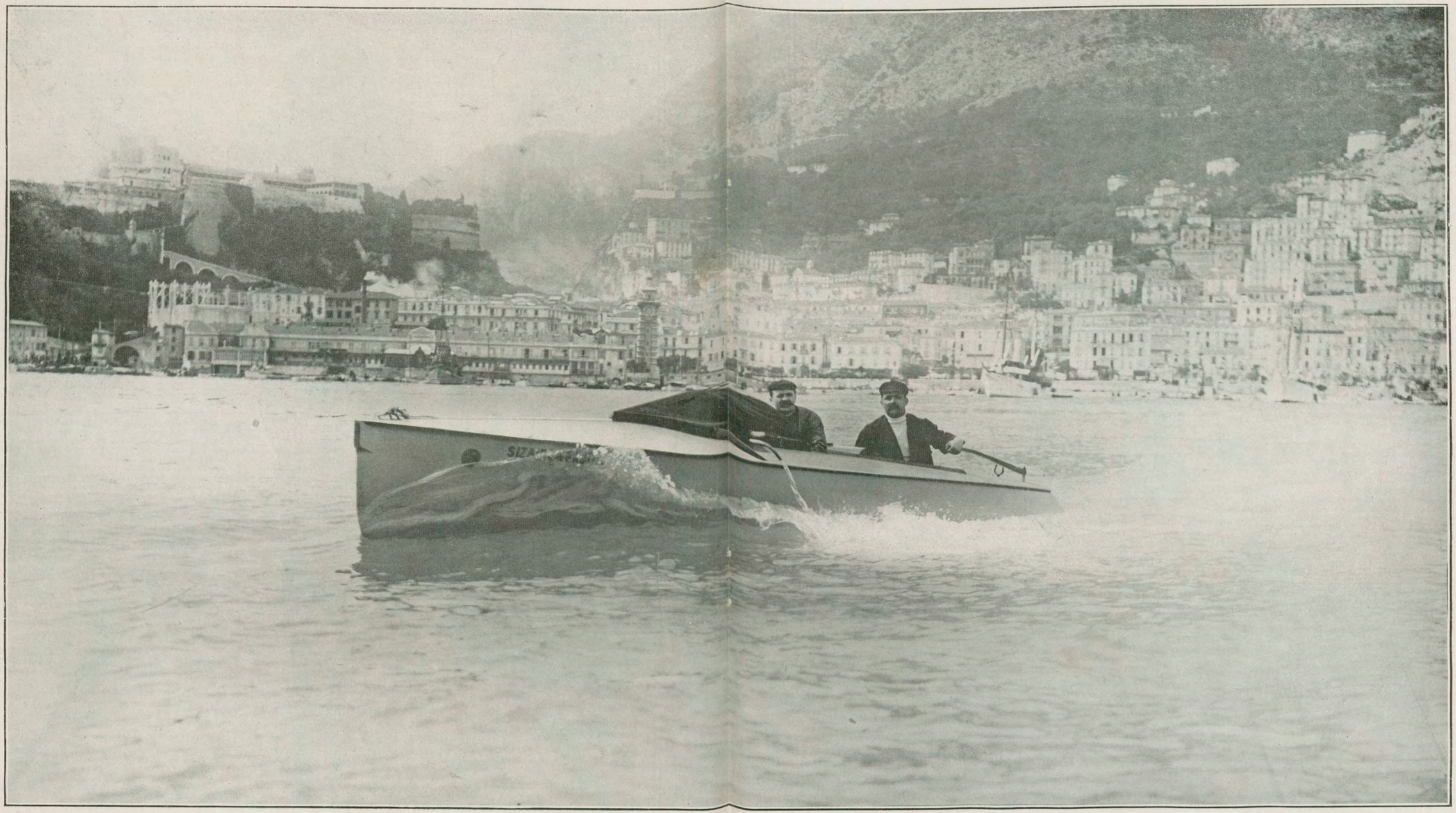
J'irai même jusqu'à penser que Parent se serait peut-être plus rapidement placé au premier rang des stayers si, au lieu de monter une machine strictement semblable à celle de Darragon, il en avait choisi une plus appropriée à son anatomie. Il aurait eu ainsi une position toute naturelle et n'aurait pas eu besoin de faire l'éducation de ses muscles pour arriver à imiter celui qu'il considère comme le seul modèle à prendre. Il aura cependant la gloire d'avoir été une exception qui confirme la règle : « Tous les imitent, personne ne les égale. »

JACQUES MORTANE.

R. Texier.
Avec une machine genre Friol, prouve que la bicyclette ne fait pas l'homme.

(Photographie de notre envoyé spécial.)

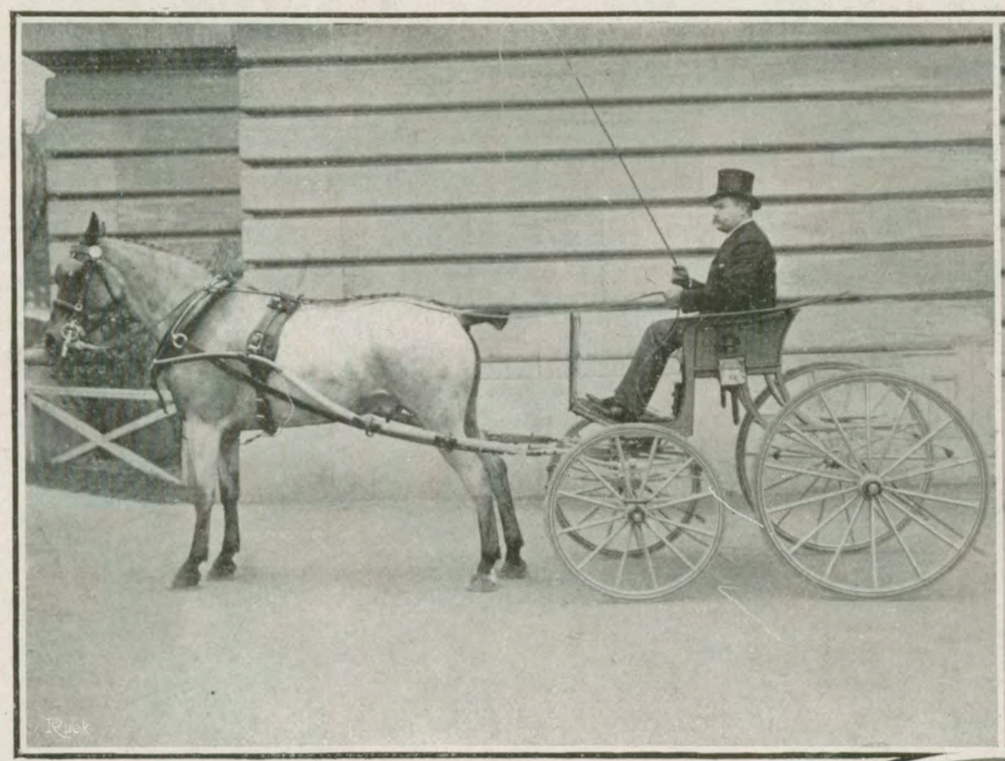
AU MEETING DE MONACO



LE *SIZAIRE ET NAUDIN*, CRUISER DE 6m.50, EN VITESSE

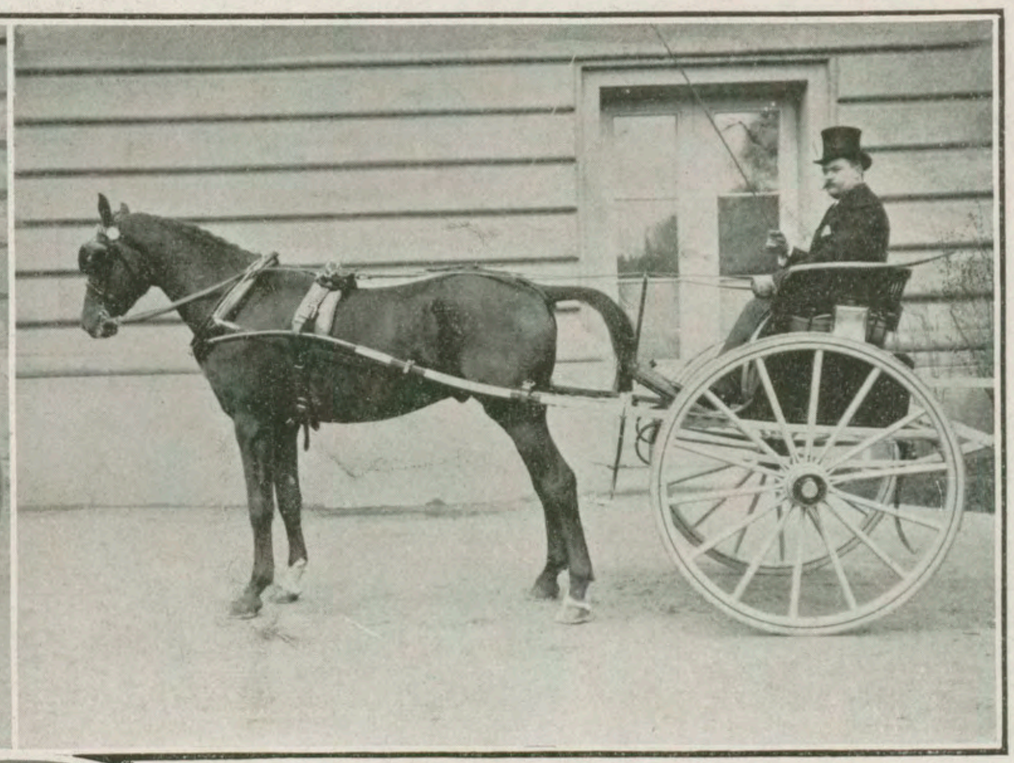
Une nouvelle série figurait, cette année, sur le programme du Meeting monégasque, celle des demi-tonneaux avec quille de moins de 6 m. 50, munis d'un moteur mono-cylindrique de 100 millimètres d'alésage. Ces « voiturettes nautiques », comme on les a baptisées, par une image audacieuse, ont précisément eu à courir dans la seule matinée où la mer ait été mauvaise. Elle était même tout à fait démontée, ce qui n'a pas empêché une coque parisienne, une Despujols, de triompher. La mer était à ce point houleuse, que neuf concurrents sur douze avaient abandonné peu après le départ. Il avait même été question d'interrompre la course, mais le Comité s'y refusa, tant qu'il ne paraîtrait pas que les concurrents pussent être en danger. Ce fut une jolie lutte de l'homme et de la machine contre les éléments. Finalement, le petit canot remporta sur la mer une de ses plus belles victoires. Le Sizaire et Naudin, *barré par son constructeur, avec, au moteur, Sizaire, couvrit les 50 kilomètres à près de 22 kilomètres de moyenne, dominant de loin tout le lot, et terminant en 2 h. 20 m. 16 s. 2/5. Bonne journée pour les constructeurs parisiens! Moteur* Sizaire et Naudin, *magnéto* Simms-Bosch, *coque* Despujols.

LES CHEVAUX ATTELÉS AU CONCOURS HIPPIQUE



Epsom.

Epsom, par Narcisse et Uniflore, vainqueur du Prix extraordinaire de la 1re classe.



Cyrano.

Cyrano, par Bury-Squire et Suzette, gagnant du Prix extraordinaire de la 3e classe.

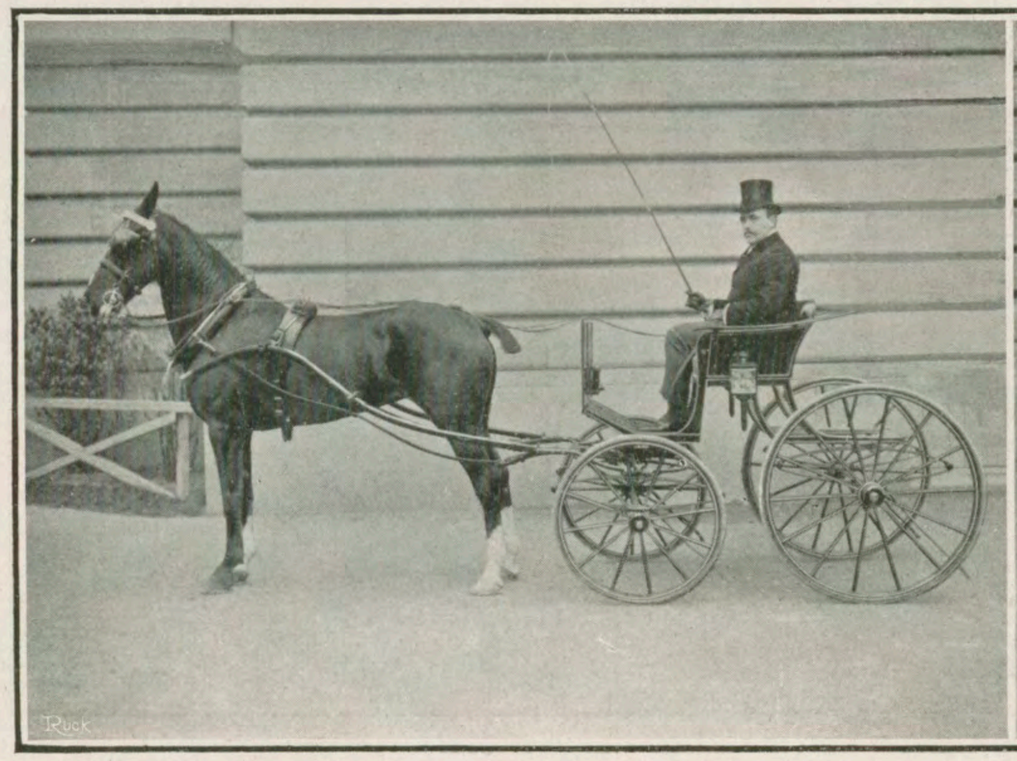
Nous avons demandé à M. Auguste Roy, dont les écuries sont célèbres, et qui semble avoir monopolisé les récompenses des Concours Hippiques, de bien vouloir nous donner un article sur les chevaux attelés. Nous sommes heureux de publier cette étude, faite par l'un de ses fils, M. Gaston Roy, l'un de ses plus précieux collaborateurs.

Comme son père.

Par Presbourg et Ariana, Comme son père, à M. Aug. Roy, vainqueur du 1er prix (1re classe, 1re division).

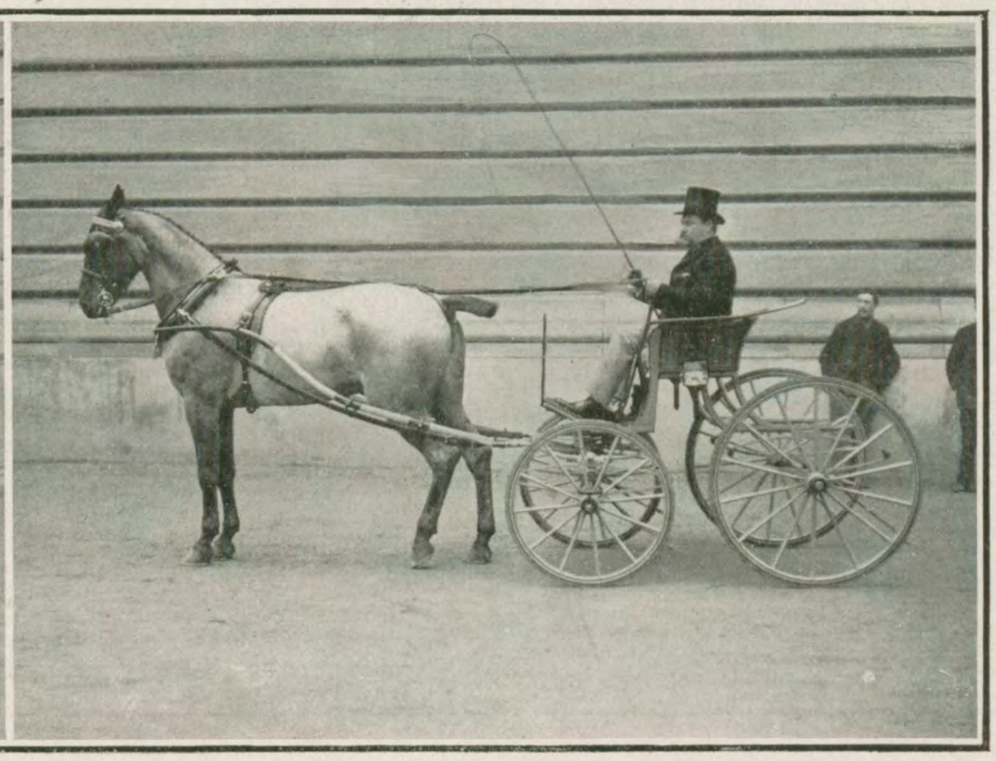
C'est en novembre, décembre et janvier que la plupart des chevaux quittent l'éleveur pour venir dans nos établissements. Une grande partie d'entre eux sont fraîchement castrés et ne nous sont livrés qu'après avoir subi cette opération. A quatre ans, les chevaux n'ont pas encore atteint tout leur développement et la castration leur donne l'aspect épais, mais par le travail cela disparaît, et vers six ans, ils ont l'encolure relevée et souple des autres chevaux.

Dès que nous avons pris possession de nos bêtes, nous commençons leur dressage. Pendant le premier mois, nous les mettons au jockey, appareil qui habitue le jeune cheval au contact du mors. Puis on les attelle à côté d'un vieux cheval, appelé maître d'école, et on les promène dans Paris pour les habituer aux embûches, aux obstacles qui sont répandus à profusion, avec une prévoyance telle que les chevaux prennent l'habitude de ne plus rien craindre. Quand le cheval n'a plus peur, on l'attelle seul. Les uns sont faits très vite, c'est-à-dire en six mois, d'autres demandent huit ou dix mois. A ce moment-là, on peut les acheter en toute sécurité. Les jeunes chevaux que nous présentons au Concours Hippique n'ont même pas six mois de dressage, puisqu'ils parviennent, comme je l'ai dit plus haut, de nos achats de novembre, décembre et janvier. Les bêtes de concours ont de quatre à six ans, aucune n'est plus jeune, aucune plus âgée. Les races qui nous fournissent le plus sont, en



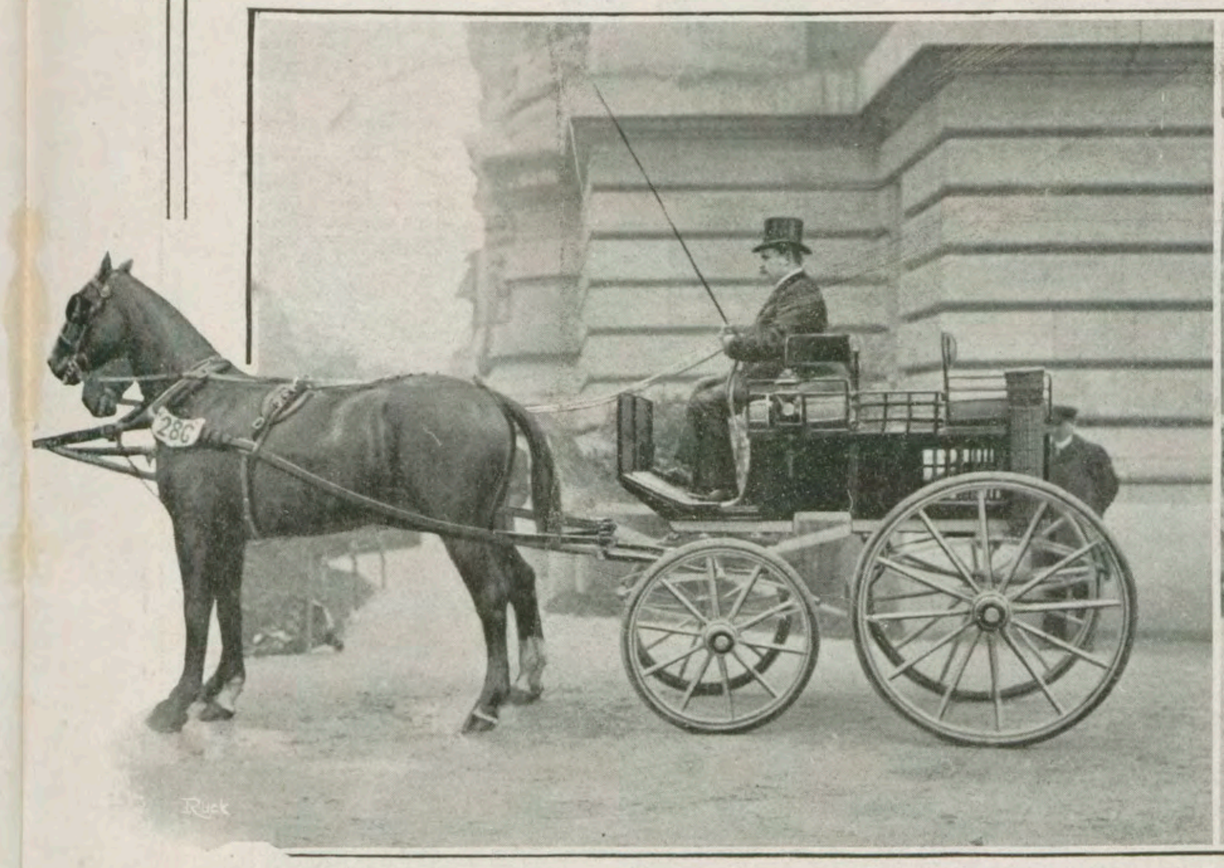
Capucine.

Capucine, par All Fou·s III et Polka, l'une des lauréates de la 3e classe, 1re division.



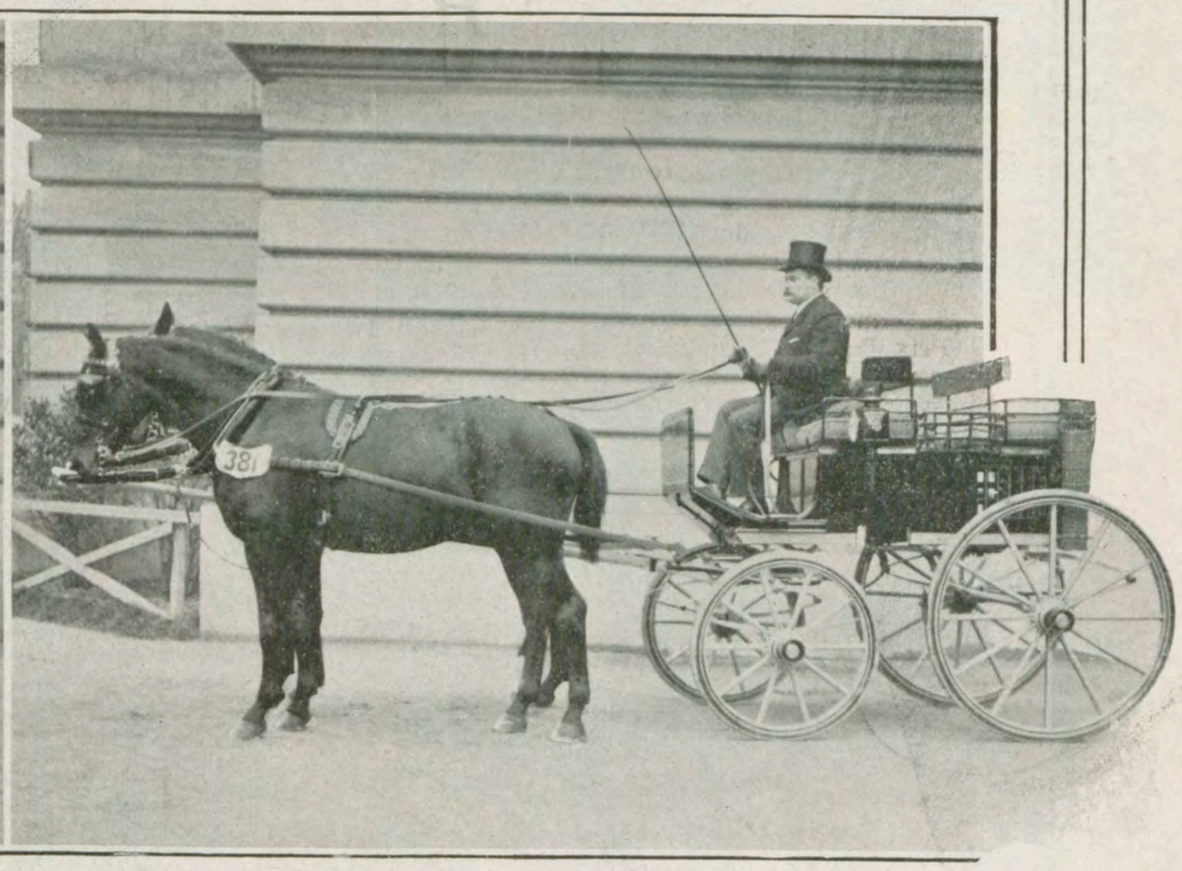
Clairette.

Clairette, par Uglas et Ninie, vainqueur du Prix extraordinaire de la 2e classe.



Epsom et Eurydice.

Epsom et Eurydice, qui ont remporté un Prix extraordinaire dans les primes d'appareillement de la 1re classe.



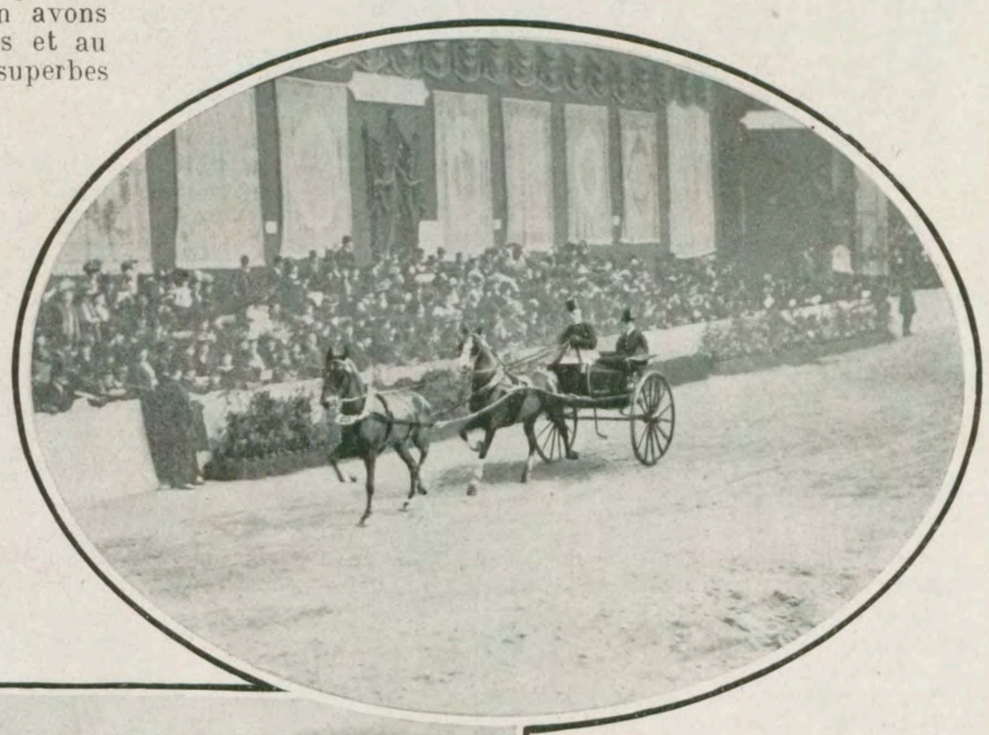
Ecouché et Danemark.

Ecouché et Danemark, auxquels a été attribuée la prime extraordinaire dans les primes d'appareillement de la 2e classe.

première ligne, l'anglo-normande, la plus estimée à l'étranger, celle que l'on préfère universellement comme grands carrossiers. La semaine dernière, nous en avons vendu de superbes échantillons au roi des Belges, au prince de Galles et au président Fallières qui, pour sa daumont, a fait l'acquisition de quatre superbes bai brun. L'élevage du Nivernais, de la Seine-Inférieure et les norfolks bretons sont très prisés aussi. Ils donnent de bons cobs rustiques, que nous avons vus se classer en tête dans les petites classes et les classes moyennes. Enfin, la race des poneys du Midi donne les petits chevaux si nerveux et si endurants qui se sont fait remarquer dans les diverses épreuves.

Le Concours Hippique qui vient de finir fut plus brillant que les années précédentes, car les Américains qui ont l'habitude de venir faire des achats d'étalons en Normandie en ont fait beaucoup moins en ces derniers temps, à cause de leur crise financière. Deux importateurs célèbres, MM. Mac Laughin et Fletcher, qui exportent de France une foule d'étalons chaque année, en ont acheté extrêmement peu en 1907.

Notons aussi la faveur accordée de plus en plus aux chevaux de selle. Les autres années, nous en présentions très peu, à cause du nombre moindre d'amateurs. Cela provenait des succès de la bicyclette qui, il y a une dizaine d'années, avait fait beaucoup délaisser les chevaux de selle. Mais peu à peu « la plus noble conquête que l'homme ait jamais faite » reprenait le dessus et maintenant les acheteurs deviennent de plus en plus nombreux. Nous nous en rendons compte facilement par les



Les tandems.

Le tandem de Mme Rita del Erido, conduit par M. Hawlett, gagnant d'un prix dans les tandems internationaux.

Un mail coach.

Conduit par M. Hawlett, le mail-coach de M. de Anchorena, a été l'un des lauréats du Concours Hippique.

demandes qui nous sont faites d'irlandais dont nous avons toujours une soixantaine irréprochables. Toutefois, pour l'exportation ce sont surtout les chevaux d'attelage que l'étranger vient chercher en France, car nous sommes nous-mêmes encore tributaires de l'Irlande pour les chevaux de selle, et la plupart de nos sujets viennent de ce pays.

Tous les lauréats de cette année méritaient les récompenses qui leur furent attribuées, et je suis heureux de constater une fois de plus le succès des diverses épreuves du Concours Hippique. Espérons que le Concours de Londres nous permettra de récolter une aussi belle moisson de lauriers.

Gaston Roy.

LE PRIX HOCQUART ET LE BIENNAL

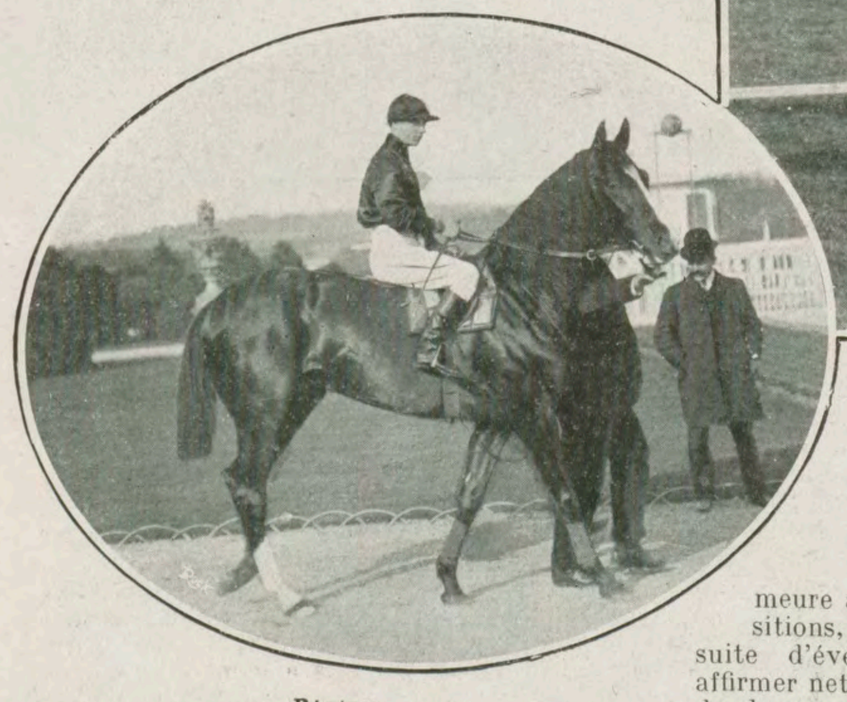
Par RENÉ RIONDET

Une semaine bien remplie : le Prix Citronelle sert de rentrée victorieuse à Sauge Pourprée, l'héroïne de la génération de deux ans — Défaite honorable de Sea Sick, dans le Prix Eugène Adam — La journée de Longchamp : le Prix Hocquart et le 50e Biennal

La semaine dernière a été, sans contredit, la plus intéressante de toutes celles qui se sont succédé depuis le commencement de la saison. Le Prix Citronelle, le Prix Eugène Adam, le Prix Hocquart et le Biennal ont offert des épreuves, dont les prévisions avant la lettre étaient curieuses à établir et dont les résultats, après le fait accompli, sont passionnants à commenter et pourraient alimenter les discussions pendant de longues soirées d'hiver. Car, et c'est ce qui rend l'étude des courses si attachante, à la suite d'un résultat, partisans et adversaires désarment difficilement : ils restent souvent irréductibles et comptent encore sur l'avenir pour venir justifier leurs déductions premières ; chacun demeure ainsi sur ses positions, jusqu'à ce qu'une suite d'événements vienne affirmer nettement une sorte de classement définitif.

Avant l'arrivée du Prix Eugène Adam (2.000 mètres, 50.000 francs).

Biniou réussissait à passer Sea Sick au poteau des 1.800 mètres, lui prenait une longueur et la conservait jusqu'à l'arrivée.

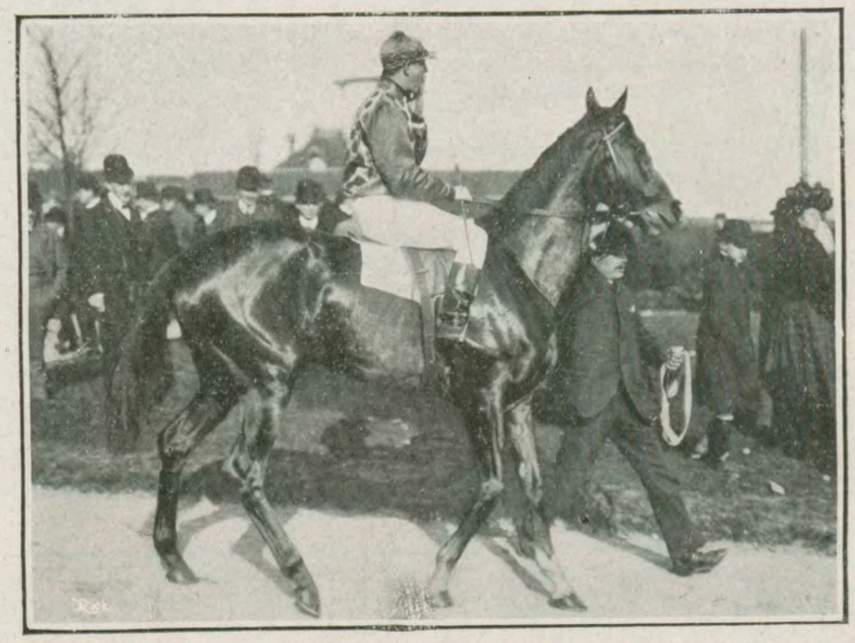


Biniou.

Biniou, par Le Pompon et Bric à Brac, à M. Veil-Picard (J. Horan), gagnant du Prix Eugène Adam (Maisons-Laffitte).

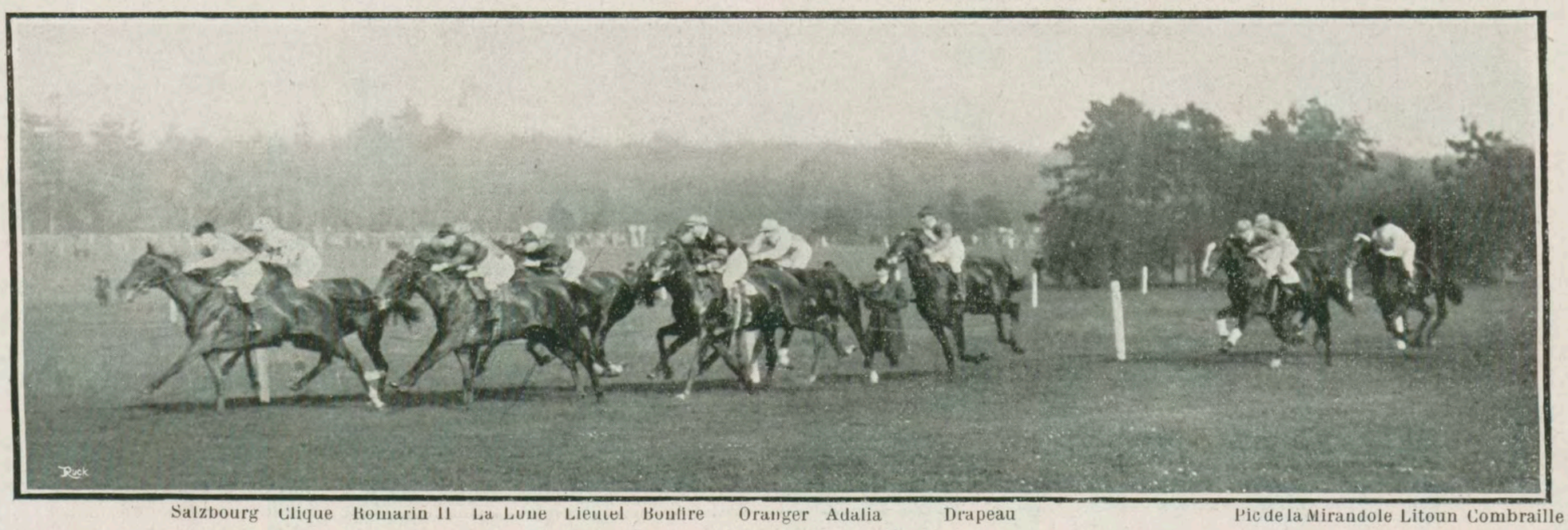
Le Prix Citronelle présentait cet attrait spécial qu'il servait de rentrée à l'un des premiers rôles de la génération de deux ans : Sauge Pourprée, en cette occasion, s'est acquittée brillamment de son rôle. Elle a remporté une victoire facile, se détachant avec autorité dès que son jockey, O'Connor, le lui a demandé. Sa performance semble présenter toutes les garanties : elle précédait Talo Biribil à poids égal, Kinkajou, Oméga et Varney en leur rendant douze livres. Dès maintenant elle a imposé nettement sa chance, dans la Poule d'Essai d'abord, et plus tard dans le Prix de Diane.

Un autre event de la semaine, le Prix Eugène Adam, offrait un intérêt très particulier, qui prenait même des proportions internationales; car l'un de ses trois candidats était d'ores et déjà coté comme l'un des favoris du Derby d'Epsom. Sea Sick n'a malheureusement pas répondu à toutes les espérances que l'on mettait en lui. On s'attendait à le voir remporter la victoire, et il a échoué d'une longueur, contre Biniou. On peut invoquer de nombreuses excuses à sa décharge : il se heurtait, en Biniou, à un spécialiste de ces



Sauge Pourprée.

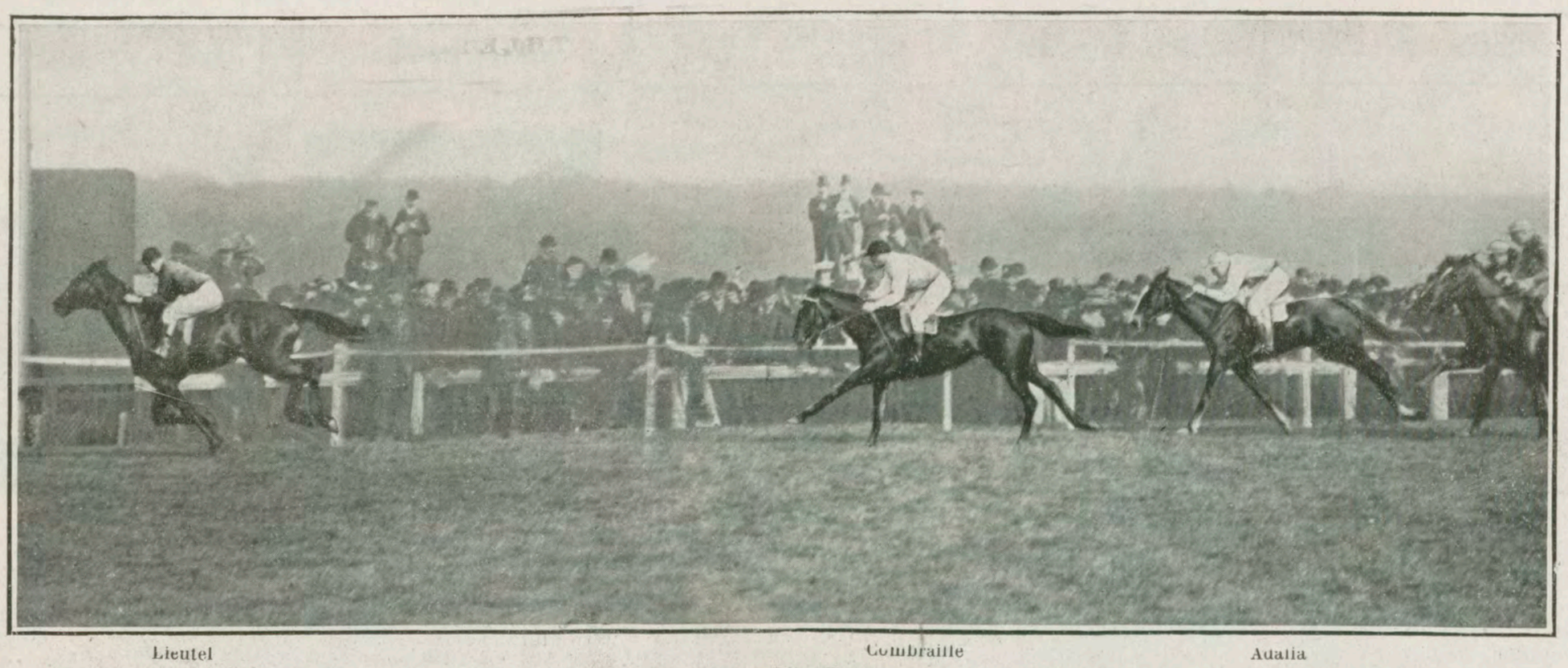
Sauge Pourprée, au comte Le Marois (O'Connor), vainqueur du Prix Citronelle (1.500 mètres, 20.000 francs, Le Tremblay).



Salzbourg Clique Romarin II La Lune Lieutel Bonfire Oranger Adalia Drapeau Pic de la Mirandole Litoun Combraille

Un passage du Prix Hocquart (2.400 mètres, 30.000 francs, Longchamp).

La Lune a mené. Après le bois, Clique prenait le commandement, devant La Lune, Romarin II, Salzbourg et Lieutel. Salzbourg, Clique et Lieutel entraient ensemble dans la ligne droite, devant Adalia et Combraille.



Lieutel Combraille Adalia

L'arrivée du Prix Hocquart.

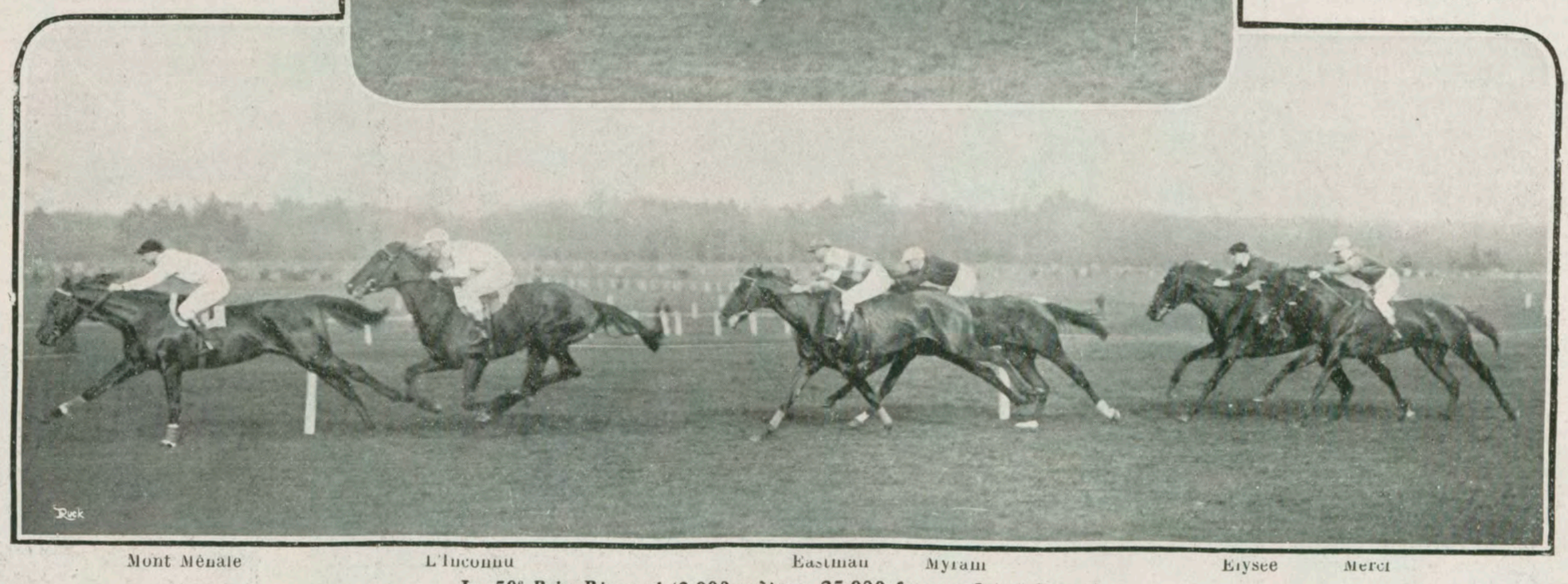
Bellhouse dégageait Lieutel au commencement de la ligne droite et atteignait la ligne droite sans être inquiété par le rush de Combraille.

épreuves en ligne droite de Maisons-Laffitte; son adversaire était, au surplus, en pleine forme; enfin, il a été obligé de faire son train lui-même, ce qui constitue pour un cheval tel que lui un désavantage certain. On peut donc se consoler en pensant qu'une course plus longue et sévèrement menée sur un terrain plus accidenté lui plaira davantage; sur ces bases, on peut lui reconnaître encore une chance dans le Derby anglais. La performance ne semble pas négligeable, puisqu'il devançait Talo Biribil de quatre longueurs. Ce Talo Biribil, par ses trois sorties de l'année, se présente comme la pierre de touche des champions présumés de la génération. Il s'est placé successivement second, à une longueur de Quintette, second, à une longueur et demie de Sauge Pourprée, troisième à quatre longueurs de Sea Sick. Peut-on en tirer argument pour établir un classement provisoire? Je crois que ce serait légèrement imprudent: dans les deux premiers cas, Quintette, et surtout Sauge Pourprée, ont gagné facilement, tandis que Sea Sick a été obligé de donner toute sa mesure pour tâcher d'imposer un effort à Biniou.

La réunion de dimanche à Longchamp a été très brillante; mais elle ne nous a pas montré, semble-t-il, dans ses principales épreuves, de concurrents bien remarquables. J'aurais plus de confiance dans le vainqueur du Prix de la Seine, Compère, qui s'est acquitté dans un style extrêmement facile de la tâche qui lui était demandée. Le Prix Vanteaux, lui aussi, nous a montré, en Medeah, Mafia II et Papillotte trois bonnes pouliches entre lesquelles l'arrivée a été très serrée. Par exemple, le lot du Prix Hocquart a semblé des plus médiocres : Lieutel, le seul qui possédât à son actif une performance un peu concluante, a dominé sans peine tous ses concurrents, dont Combraille et Adalia se sont montrées les meilleures. Enfin, le Biennal offrait cet attrait d'opposer, en l'Inconnu, Myram et Eastman, la classe à l'endurance représentée par Mont Ménale, Elysée et Merci. Grâce au train soutenu fait par Mont Ménale, c'est l'endurance qui a triomphé, Elysée précédant nettement l'Inconnu et Eastman, entre lesquels la lutte semblait circonscrite dès le milieu de la ligne droite. Calomel, le brillant vainqueur de la Manche de l'an dernier, complétait le lot; il était là probablement à seule fin de nous rappeler la vicissitude des choses de ce monde et la fragilité des jugements trop hâtifs.

Le troisième, Eastman, avait pris part, lui aussi, à la première manche; il y était non placé. Tous les autres concurrents de l'an dernier avaient décliné la lutte : Ouadi Halfa, Bon, Dihor, Parnes, Zara, Bastion et Péroraison. Le Prix de Boulogne nous a montré les débuts d'un produit fashionable de Childwick et de Kizil Kourgan. Il s'est très bien comporté, car, après avoir mené de bout en bout, il a résisté très nettement aux attaques de Cani Comba et de Bitok. Il est difficile d'apprécier cette performance à sa juste valeur; on peut néanmoins faire crédit à ce vainqueur, dont la première exhibition a été très plaisante. Espérons qu'il ne nous fera pas éprouver de déception.

RENÉ RIONDET.



Mont Ménale L'Inconnu Eastman Myram Elysée Merci

Le 50e Prix Biennal (3.000 mètres, 25.000 francs, Longchamp).

Mont Ménale, L'Inconnu, Eastman et Myram sont restés dans cet ordre jusqu'à la descente. Après le tournant, L'Inconnu et Eastman entamaient une bonne lutte, pendant qu'Elysée, amené en dehors par J. Childs, regagnait beaucoup de terrain. Il poursuivait son effort et battait nettement à la fin L'Inconnu par une demi-longueur. Eastman, troisième, à une demi-longueur. En haut, l'arrivée du Biennal.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Les camions automobiles du 19e corps d'armée faisant une halte sur la route de Sidi-Bel-Abbès à Tlemcen (Maroc).

LE CIRCUIT PERMANENT

La question du Circuit permanent, que nous avons agitée, il y a quelque temps, ici même, n'est pas encore tranchée. Il semble même qu'elle ne le sera pas de sitôt. Mais on paraît, à l'Automobile Club, avoir trouvé un moyen terme : le Circuit permanent sans l'être. C'est ainsi que, sans presque examiner les autres propositions, émanant des diverses régions de la France, la Commission sportive a immédiatement fixé son choix pour le Grand Prix sur le Circuit de Dieppe, sur lequel l'épreuve s'était déjà disputée l'an dernier. Et voici que la Commission des Concours, suivant l'exemple, vient de décider d'y faire également courir la Coupe de la Presse et celle des Voitures légères.

On se doute des raisons qui ont influé sur la décision des deux grandes commissions. En dehors de la subvention offerte par la municipalité, et répétée pour le second meeting — *Bis repetita placent!* — il est certain qu'il est beaucoup plus facile d'organiser une épreuve sur un terrain connu, en utilisant les installations déjà existantes. Il se peut même que les clôtures, passerelles, tribunes, puissent être conservées pendant tout le mois de juillet, de façon à se trouver toutes prêtes pour le meeting d'août. Il y aura là une sérieuse économie, qui entre en ligne de compte. Au point de vue sportif, également, il sera intéressant de comparer les temps d'une année à l'autre, ou d'une catégorie de voitures à une autre, sur un même terrain.

Mais croit-on que le public ne se lassera pas d'être toujours convié au même endroit? Dans l'élément attraction, s'il entre 50 0/0 de sport, le charme du paysage entre bien pour 25 0/0 au moins, les convenances personnelles pour le reste. Or, je sais pas mal de personnes qui ont assez d'une promenade à Dieppe et qui n'y retourneront pas cette année, alors qu'elles auraient certainement assisté au Grand Prix disputé ailleurs. Que sera-ce, quand vous les conviez à venir deux fois de suite sur le même terrain, à un mois de distance? Je crains bien que la Coupe de la Presse soit encore, comme l'année dernière, sacrifiée.

MARCEL VIOLLETTE.

Chargement d'une mitrailleuse de 85 millimètres, à destination de Nemours, sur les camions militaires au camp d'Oudjda (Maroc).

CYCLISME

R. Guénot, de Chalon-sur-Saône, vainqueur du Premier Pas Peugeot sur route, couvrant en 2 h. 28 m. les 62 kilom. du parcours et battant 41 concurrents.

LA SAISON EN PLEIN AIR

Espérons que, maintenant, le soleil voudra bien se montrer plus sportif et assistera aux réunions dominicales des vélodromes, car, quoique la saison estivale ait commencé depuis un mois, nos pistes ont été souvent obligées de transporter leurs pénates à la Galerie des Machines. Outre qu'il est agréable, après une longue période d'hiver, de ne plus être obligé de s'enfermer pour applaudir aux exploits de nos champions, le sport gagnera à ce changement et les interversions de forme qui se produisent vers cette époque ne manqueront pas de nous intéresser.

En effet, tel qui gagne en se promenant sur une piste couverte, parvient difficilement à se placer sur un vélodrome en plein air.

Il est certain que, de même que les autres années, nous allons assister à des métamorphoses. Nous saurons alors si ceux qui ont fait une saison hivernale magnifique sont vraiment des champions. Parent, qui s'est révélé comme un crack au vélodrome d'Hiver, devra nous prouver que le plein air ne lui est pas contraire et qu'il peut marcher aussi vite et aussi régulièrement que sur une piste fermée. Jusqu'à preuve du contraire — et nul plus que moi ne sera heureux de constater que j'ai tort — j'en doute. Plus encore que pour les sprinters, il est moins facile aux stayers de rouler sur les vélodromes d'été qu'à la Galerie des Machines, les éléments se coalisent à qui mieux mieux contre les jambes des pauvres coureurs. Enfin, grâce à ce changement de domicile, nous allons avoir du nouveau. Tant mieux! tant mieux!

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 5 au 11 avril 1908

AUTOMOBILE

Dimanche 5 avril.

Monaco. — *Cruisers 2e série* (50 kilomètres) : 1. Mais-Je-Vais-Piquer II (1 h. 42 m. 50 s.).

Lundi 6 avril..

Monaco. — *Cruisers 1re série* (50 kilomètres) : 1. Sizaire-et-Naudin (2 h. 20 m. 16 s. 2/5). *Racers 2e série* (50 kilomètres) : 1. Wolseley-Siddeley (56 m. 17 s. 2/5,

Mardi 7 avril.

Monaco. — *Cruisers 3e série* (50 kilomètres) : 1. Mors-Ulysse (1 h. 30 m 37 s.). *Cruisers 4e série* (50 kilomètres) : 1. Delahaye-Nautilus VIII (1 h. 11 m. 8 s. 3/5).

Mercredi 8 avril.

Monaco. — *Cruisers 5e série* (50 kilomètres) : 1. Lorraine III (1 h. 37 m. 50 s. 2/5) ; 2. Jacqueline IV (2 h. 35 m. 54 s.).

Jeudi 9 avril.

Monaco. — *Le Championnat de la Mer* (200 kilomètres) : 1. Panhard (3 h. 45 m.).

Vendredi 10 avril.

Monaco. — *Cruisers* (handicap, 50 kilomètres) : 1. Lolotte (1 h. 33 m. 30 s.).

CYCLISME

Dimanche 5 avril.

Vélodrome d'Hiver. — *Demi-fond* (40 kilomètres) : 1. Parent, en 30 m. 2 s. ; 2. Walthour, à 2 tours ; 3. Guignard, à 6 tours ; 4. Darragon (loin).

ATHLÉTISME

Dimanche 5 avril.

Stade du Matin. — *Finale du Championnat de France de rugby* : Le Stade Français bat le Stade Bordelais par 16 points à 3.

HIPPISME

Dimanche 5 avril.

Longchamp. — *Prix des Sablons* (2 000 mètres, 15 000 francs) : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Parfrement) ; 2. Eastman ; 3. Vincent. (4 partants.)

Prix Juigné (2 000 mètres, 20.000 francs) : 1. Gigolo II, au duc de Gramont (Spears) ; 2. Grelot ; 3. Five O'Clock. (18 partants.)

Mardi 7 avril.

Maisons. — *Prix Lutin* (2.500 mètres, 20.000 francs) : 1. L'Inconnu, à M. Mérino (N. Turner) ; 2. Moulins la Marche, 3. Aquarelle. (10 p.)

Mercredi 8 avril.

Le Tremblay. — *Prix Citronelle* (1.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Sauge Pourprée, au comte Le Marois (O'Connor) ; 2. Talo Biribil ; 3. Kinkajou. (12 partants.)

Vendredi 10 avril.

Maisons-Laffitte. — *Prix Eugène Adam* (2.000 mètres, 50 000 francs) : 1. Biniou, à M. Veil Picard (Horan) ; 2. Sea Sick ; 3. Talo Biribil.

ATHLÉTISME

Nazaire Belzile, pompier canadien français, gagnant du championnat de brouettage de Montréal, en portant une charge de plomb et de fonte de 1.980 kilos.

POINT TROP N'EN FAUT

La boxe est à l'ordre du jour, partout on assiste à des combats. Il faut avouer que ce sport a pris une extension aussi rapide qu'extraordinaire, et j'en suis d'autant plus heureux que si on ne craint pas de relire les articles que la *Vie au Grand Air* a publiés l'an dernier, on constatera que l'âge d'or de ce sport y était prédit. Et il est toujours agréable de prouver qu'on ne s'est pas trompé.

Toutefois, il est à craindre qu'on lasse le public avec l'avalanche de matches qui se disputent chaque semaine, d'autant plus qu'avec la meilleure volonté du monde, il est assez difficile d'assister à tous. Ainsi, samedi dernier, à onze heures, au Wonderland, Pat O'Keefe se rencontrait avec Jef. Thorne, à minuit aux Folies-Bergère Walter Stanton boxait Pat Daly, et à minuit, également, au Moulin-Rouge, Moreau se mesurait avec Jack Palmer. Il n'y avait d'ailleurs presque personne à ce dernier match. Pourquoi se faire ainsi concurrence, alors qu'il serait si simple de concilier les choses ? Et puis, ne croyez-vous pas que ces réunions nocturnes empêchent bien des gens de venir assister aux manifestations de leur sport favori. Il y a encore beaucoup de personnes qui hésitent à aller au spectacle à des heures aussi indues. Il est vrai qu'on pourra me répondre que, pour compenser, les amateurs qui sont pris dans la soirée sont très heureux d'avoir l'occasion de voir des matches à un moment où ils sont libres.

Cependant, je crois qu'il serait bon de ne pas abuser. En ce moment, c'est une passion, une folie, mais peut-être le public se lassera-t-il d'ici quelque temps.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

M. de Brémond, le propriétaire connu, vient de prendre la décision de liquider son écurie et de se retirer des luttes du turf.

LE DERBY D'EPSOM

Le Derby d'Epsom est l'épreuve classique par excellence ; sans vouloir entrer dans les détails de sa fondation, il sied de rappeler qu'il a été disputé pour la première fois en 1780. Cette respectable ancienneté contribue à donner un lustre particulier à ce critérium qui est destiné à réunir les meilleurs représentants de la race du pur sang. Aussi, depuis le moment où l'élevage français a pu, grâce à l'impulsion donnée par la Société d'Encouragement, rivaliser avec l'élevage anglais, nombreuses ont été les tentatives des propriétaires de notre pays pour essayer de ravir ce glorieux trophée aux propriétaires anglais. Une seule a été couronnée de succès : elle remonte à 1865, lorsque Gladiateur s'adjugea cette épreuve.

Pour ne reprendre que le cours de ces dix dernières années, en 1899, Holocauste, le crack de M. de Bremond, se brisa le paturon au moment où, arrivé à la dernière partie du parcours, il restait seul en présence de Flying Fox. En 1900, Governor, à M. Edmond Blanc, disputa la course obscurément, derrière le cheval du Roi, Diamond Jubilee. En 1903, Vinicius, représentant de M. Edmond Blanc, se plaça deuxième, à deux longueurs de Rock Sand En 1904, Gouvernant, aussi à M. Edmond Blanc, y fit la plus mauvaise course de sa carrière ; il est juste de dire, à la décharge de ce cheval remarquable, mais très impressionnable, que l'épreuve se disputa au milieu d'une tourmente agrémentée de pluie et de tonnerre. En 1905, Jardy, un autre champion de M. Edmond Blanc, se plaça second. Enfin, en 1906, Storm, à M. Renaud de Monbel, joua un rôle effacé, derrière Spearmint.

Verrons-nous la mauvaise passe se rompre cette année? Un champion a eu l'honneur d'occuper, pendant quelques jours, la première place sur la liste des chevaux joués dans la grande épreuve. C'est déjà quelque chose ; mais cela n'est pas suffisant. Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt, sera-t-il capable de représenter glorieusement notre élevage national à Epsom? Ses deux premières exhibitions semblaient répondre oui. Celle de l'autre jour, derrière Biniou, sans répondre non, autorise le doute.

BOÏARD.

AU COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DE CAMBERLY

A la fête donnée par le collège militaire royal de Camberly avait été organisée une amusante course à trois jambes. Deux par deux les hommes se tiennent par l'épaule et ils ont l'un la jambe droite, l'autre la gauche liées ensemble.

Le prince de Galles s'est rendu, en compagnie de la princesse de Galles, aux courses d'Auteuil et de Maisons.

APRÈS LE CONCOURS HIPPIQUE

Par BOIARD

Quelques considérations sur le Concours qui vient de se terminer — Les cavaliers victorieux — Les meilleurs chevaux — Une réforme qui s'impose pour les rencontres internationales

Laon.

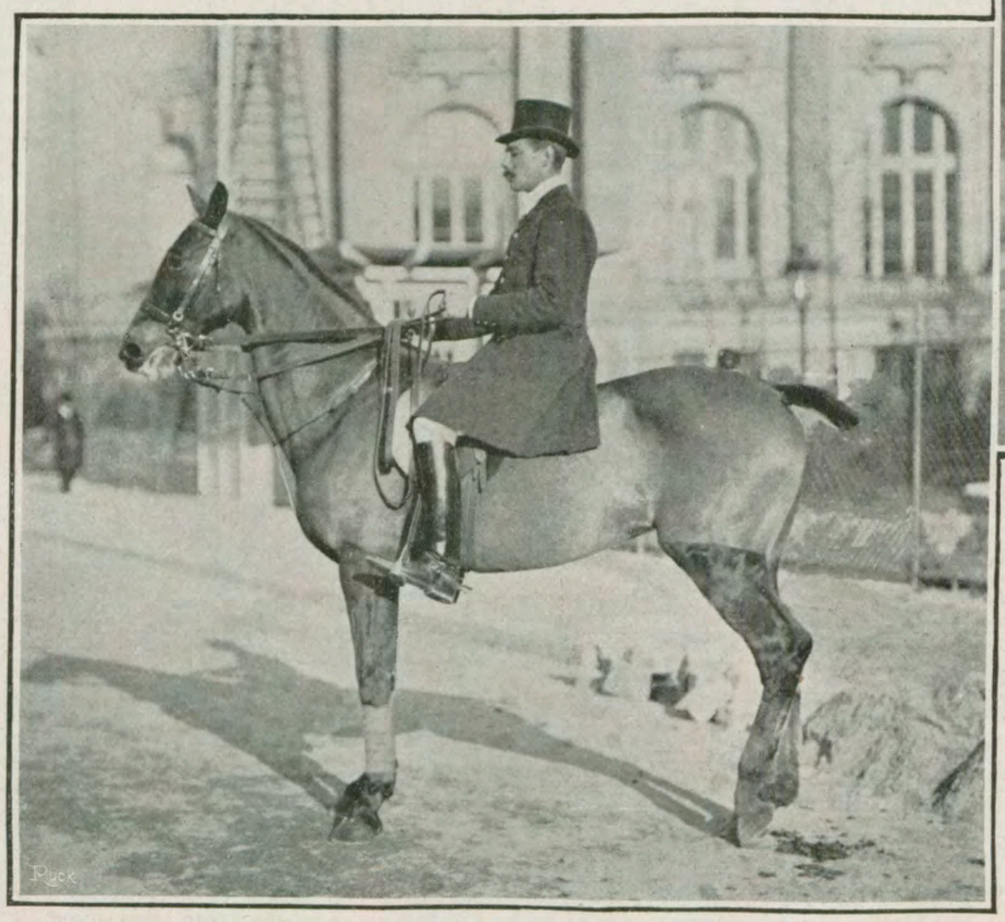
Laon, à M. Crousse, capitaine instructeur à l'École d'application de l'artillerie et du génie, vainqueur du Prix des Régiments (1re section).

Domsday.

Le capitaine Crousse, sur Domsday, avec lequel il a triomphé dans le Prix de Circonscription et dans le Prix des Veneurs.

Le Concours Hippique, qui vient de se terminer, a eu le don d'attirer au Grand Palais une foule de sportsmen sans cesse grandissante. Si tous les spectateurs sont venus exclusivement pour le sport, ce fut un splendide succès qu'a enregistré la Société Hippique de France ; mais je n'ose croire qu'il en ait été ainsi. La plupart du temps, le public se presse à ces solennités, parce qu'il est de bon ton d'y aller, mais au fond, il serait très embarrassé, à la sortie, de raconter ce qu'il a vu et de dire ce qui s'est passé. Les épreuves de cette année ont été très disputées et ont réuni un nombre inaccoutumé de cavaliers de valeur.

Nous avons applaudi les plus fines cravaches, les de Champsavin, les H. Leclerc, les Haentjens, de Juge, Driard, Bompard, Crousse, de Salins,



Margot.

Margot, à M. Flavigny, vainqueur du Handicap.

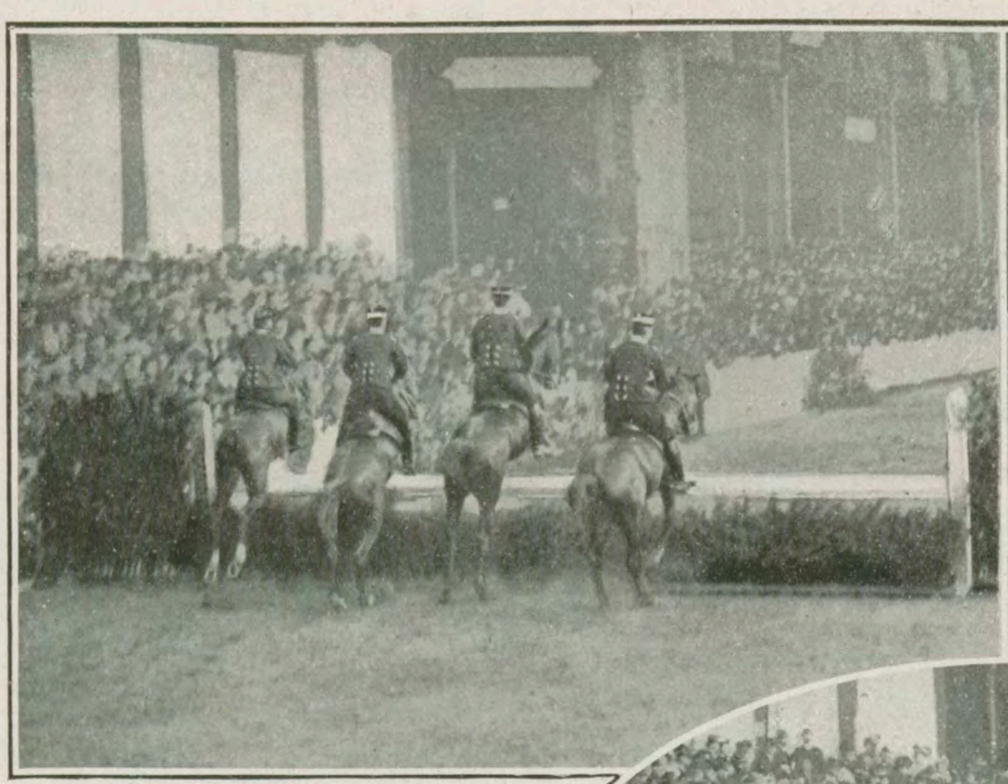
Salvator.

Le lieutenant de Malherbe, du 14e hussards, vainqueur, sur Salvator, du Prix des Régiments (2e section).

et, parmi les étrangers, le duc d'Andria, le comte d'Oultremont et M. Lœwenstein, c'est-à-dire l'élite actuelle des Concours Hippiques.

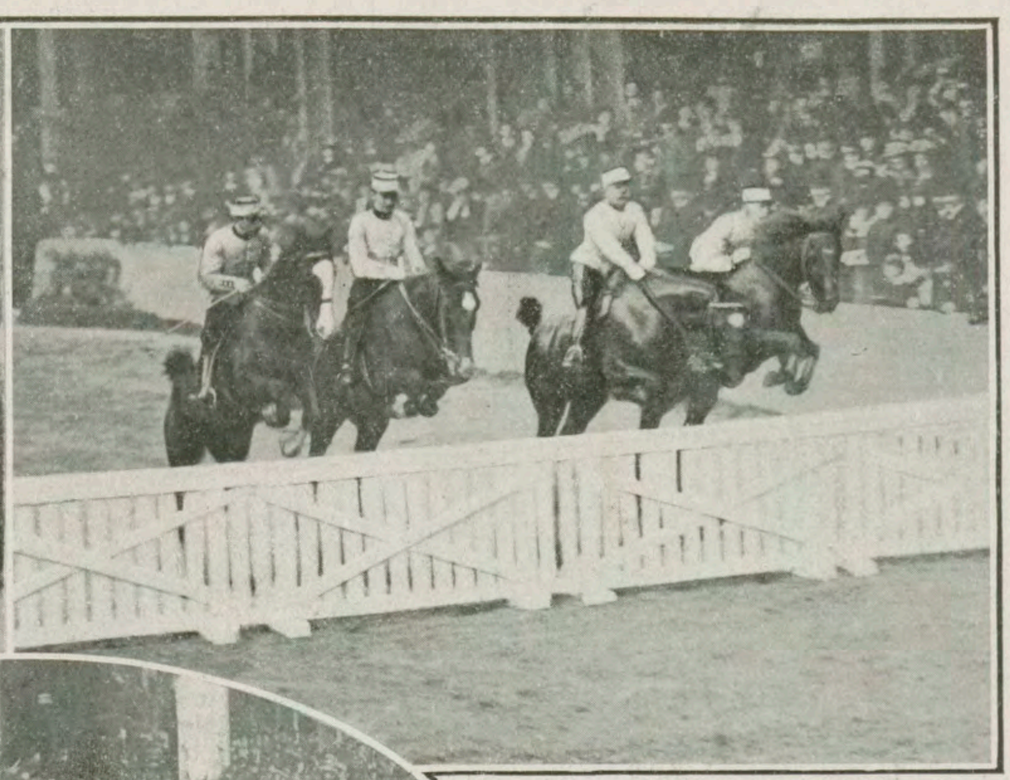
Ces gentlemen et ces officiers, qui préparent leurs chevaux avec un soin et une maëstria remarquables, ont glané les lauriers qu'en toute justice ils devaient recueillir.

Quelques sujets de tout premier ordre ont été présentés cette année. Si tous les meilleurs ne sont pas venus concourir, un grand nombre ont fait l'objet de l'admiration générale. A l'heure actuelle, les chevaux qui tiennent la tête peuvent être ainsi classés : dans les chevaux de classe, Sarah Gosse et Amoureux ; dans les mi-handicapés, Shake Hand, la révélation de l'année, Nora, Chimère et Mordjen, un cheval barbe magnifique, qui devait être le crack de 1908 et qui s'est coupé un tendon. Parmi les handicapés, on peut citer en première ligne, All Fours, à M. Lœwenstein, c'est le seul



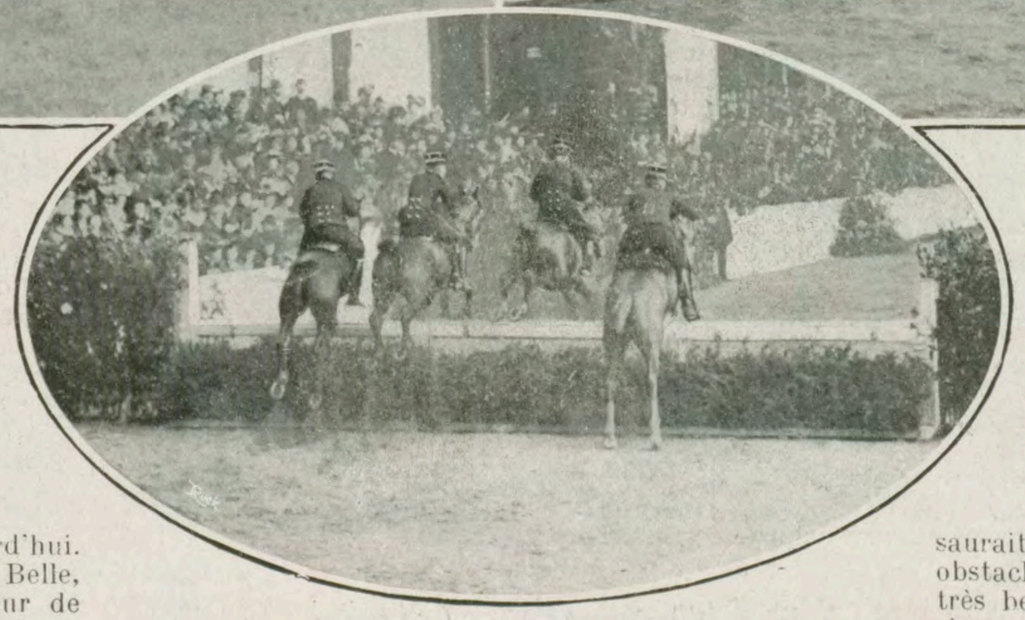
Les vainqueurs du Prix Moncey.

Les lieutenants Prioux, Gautier, le sous-lieutenant de Suriau, et le capitaine-instructeur des Courtis, tous les quatre du 18e dragons, vainqueurs du Prix Moncey.



Les seconds prix.

Les lieutenants d'Abzac et de Royer, du 1er chasseurs, Derain, du 6e chasseurs, et de Malherbe, du 14e hussards, qui se sont classés seconds dans le Prix Moncey.



Les quatrièmes prix.

Les lieutenants d'Esté et Hinton, le sous-lieutenant Langlois, et le vétérinaire Barbier, du 12e cuirassiers, quatrièmes du Prix Moncey.

cheval australien qui ait tenu tête aux étrangers au Concours Hippique de Londres. Il a fait égalité dans le saut en hauteur, avec Conspirateur, le fameux recordman du monde (2 m. 35, en 1906, à Paris), mort aujourd'hui. Rêveur, Goosy Gander, Lutin, Lady Belle, Jubilee, vainqueur du saut en hauteur de 1908, sont aussi en tête des chevaux handicapés.

Un peu de statistique En 1907, savez-vous quel est le cheval qui a rapporté le plus à son propriétaire? C'est Miss, à

pour la première fois, on a vu à Paris une haie d'un mètre, encadrée par deux barres, mais cet oxer était enfantin. Quoi qu'il en soit, c'était un début dont on ne saurait trop féliciter la Société. Les obstacles de volée permettent de faire de très beaux sauts, et il est plus difficile, sinon plus utile, de faire des basculeurs que des chevaux de volée. A la Société Hippique de France, on ne fait de parcours qu'avec des obstacles basculeurs. Cette année encore, on avait une tendance à supprimer la rivière, et à ne la faire sauter qu'une fois dans la plupart des épreuves. Aussi, les chevaux belges ont-ils une belle chance quand ils viennent en France, tandis que les français sont handicapés dans les grandes épreuves belges.

Il y a donc un péril à exagérer les obstacles basculeurs, le remède est dans les obstacles de volée, nul doute que la Société Hippique de France ne prenne l'initiative de cette réforme.

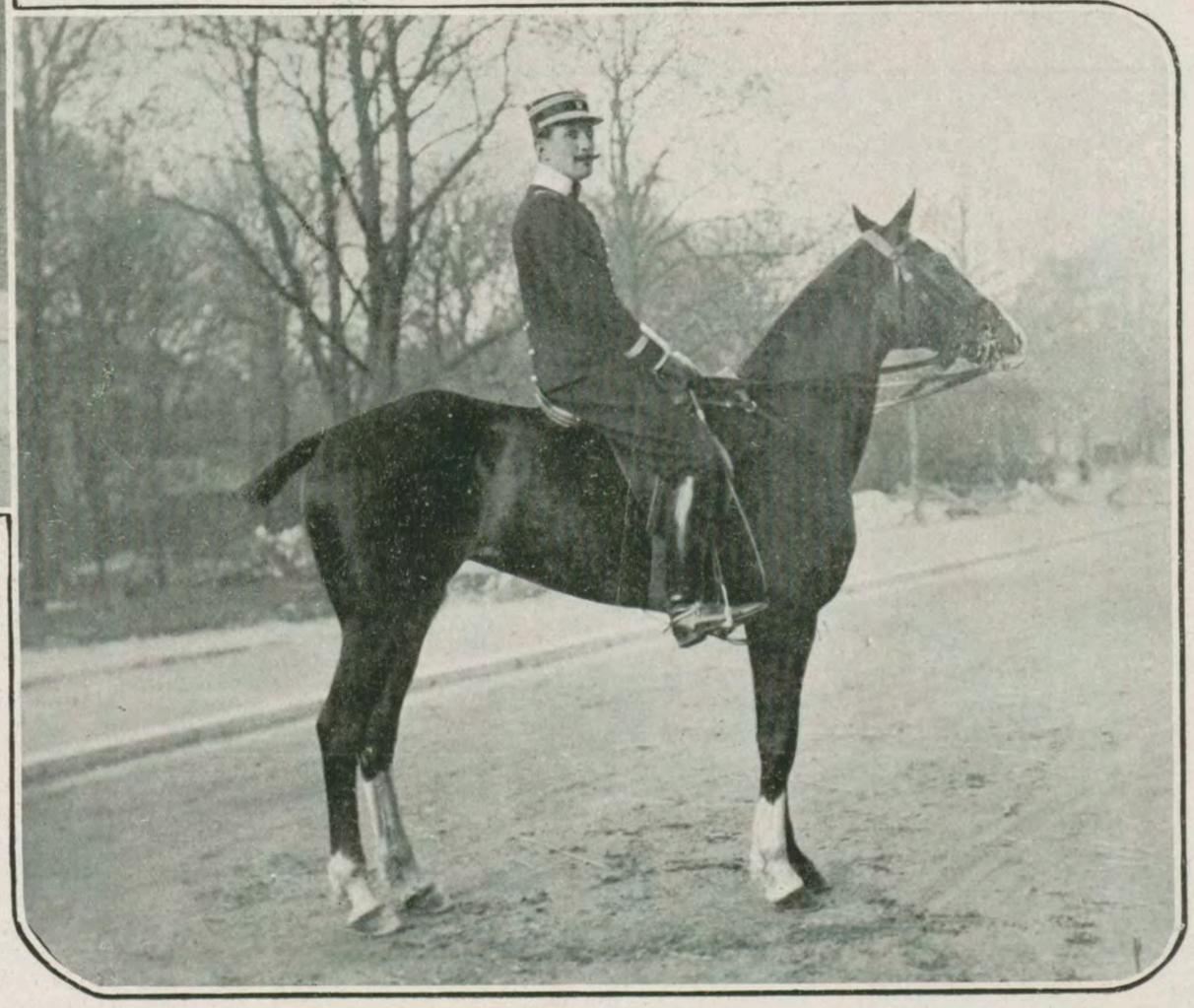
BOIARD.

Riquiqui.

Riquiqui, monté par le capitaine Bompard, gagnant de la Coupe.

M. Daufresne de La Chevaline, qui arrive en première ligne, avec 13.581 fr. 25, suivi de Sud Ouest, à MM. Daguilhon-Pujol et de Juge-Montespieu, qui a gagné 13.445 francs et de Bilboquet, à M. Henry Leclerc, 10.553 fr. 70, trois chevaux seulement ayant gagné plus de 10.000 francs! Du côté des militaires, c'est encore moins beau : Eminence, au capitaine Dutech, la gagnante du Championnat du Cheval d'Armes, arrive première, avec 7.000 francs, très loin devant les autres.

Une réforme à faire. La Société Hippique de France devrait sinon innover, du moins imiter. Elle devrait faire franchir dans les parcours, des obstacles de volée comme il y en a en Belgique, à Menton et au Touquet, c'est-à-dire des obstacles hauts et larges, de 1 m. 30 de haut et de 1 m. 80 de large, par exemple. Cette année,



Héroïde.

Héroïde, monté par le lieutenant J. Broudehoux, du 5e dragons, vainqueur du Grand Prix de Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.